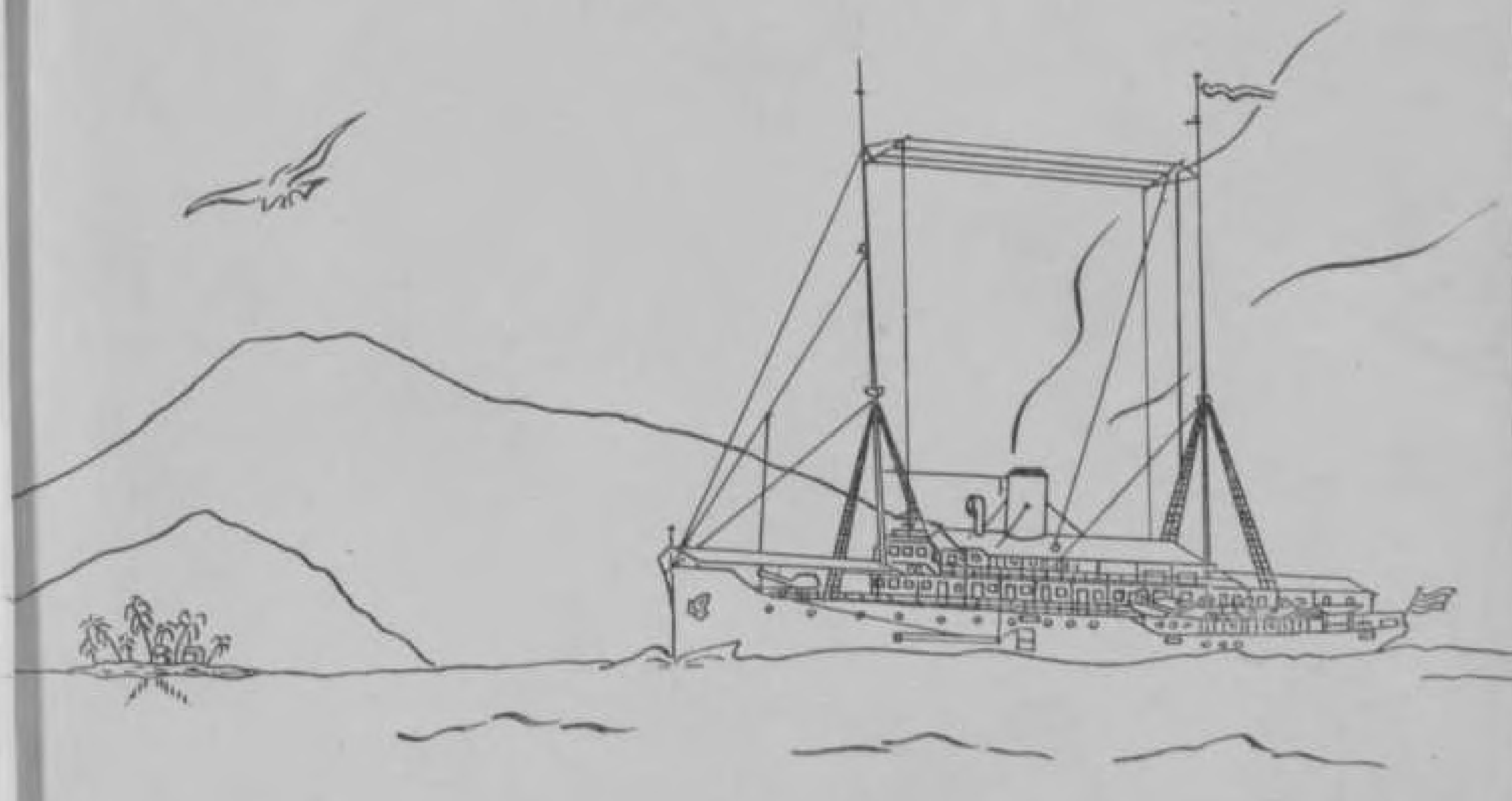
C. HOKKE

OPKOMST EN ONDERGANG VAN ONZE GOUVERNEMENTS MARINE

1083
G100

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK
0299 3373

Opkomst en Ondergang van onze GOUVERNEMENTS MARINE



door C. Hokke

★

Dit boek gaat volstrekt niet over de Nederlandse marine in het vroegere Indië, maar over de gouvernementsdienst die langer dan een eeuw met een eigen scheepspark ontzaggelijk veel voor de exploratie en de ontwikkeling van dat eilandengebied gedaan heeft. Kartering, diepzee- en visserij-onderzoek, het leggen van kabels, bebakening van de vaarwaters, kustverlichting en behulpzaam zijn bij expedities behoorden tot de taak er van, totdat in 1942 nagenoeg de gehele vloot ten onder ging, onder omstandigheden die in het moederland tot dusver zo goed als onbekend zijn en die in dit boek worden meegedeeld.
Dit boek is verlucht met 32 niet of weinig bekende afbeeldingen.

★

OPKOMST EN ONDERGANG VAN ONZE GOUVERNEMENTS MARINE

495828.

OPKOMST EN ONDERGANG VAN ONZE GOUVERNEMENTS MARINE

"SETENGAH KOMPENIE"

C. HOKKE

GEP. GEZAGHEBBER GOUVERNEMENTS-MARINE

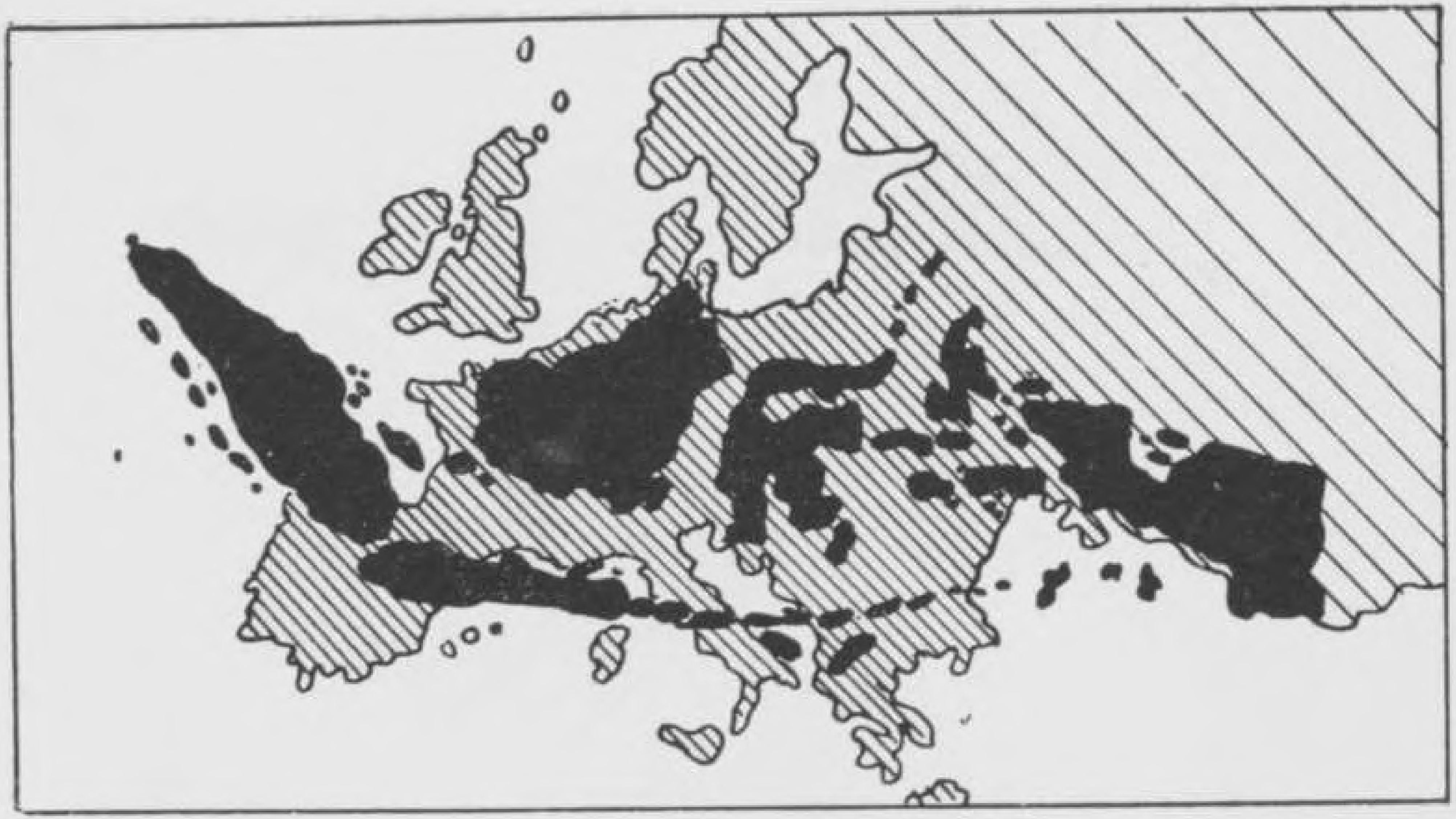
LEIDEN
N.V. LEIDSCHE UITGEVERSMAATSCHAPPIJ
1950

Copyright 1949. Alle rechten gereserveerd door N.V. Leidsche Uitgeversmaatschappij te Rijswijk (gevestigd te Leiden). Het is verboden enig onderdeel van dit boek over te drukken zonder de schriftelijke toestemming van de uitgever, behalve korte citaten in beoordelingen in dag-, week- of maandblad.

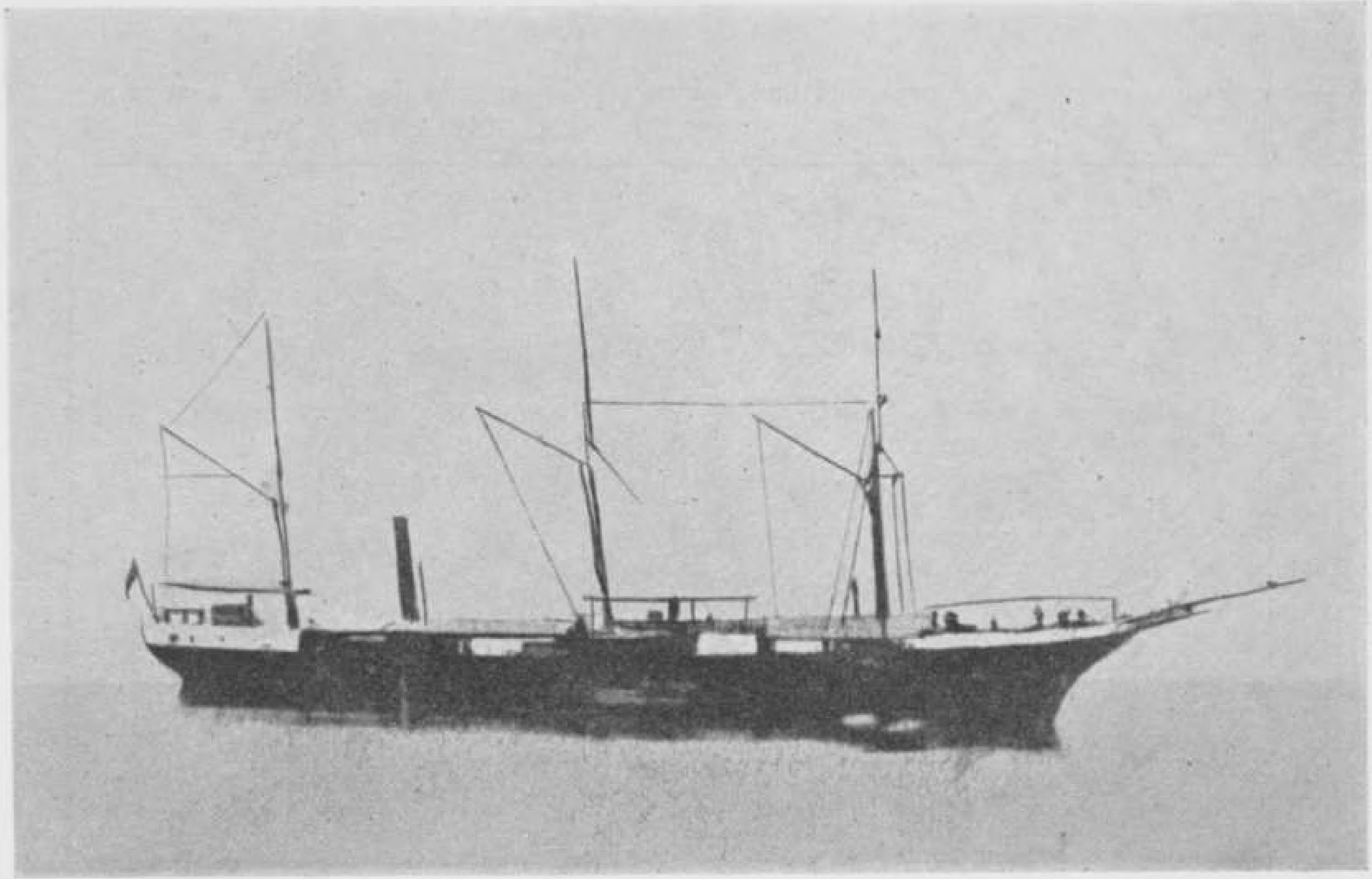
KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK

INHOUD

		bldz.
Een Woord Vooraf		9
I	Het Ontstaan van de Gouvernements Marine	11
II	Het in dienst stellen van Stoomschepen	18
III	Opdrachten en Verrichtingen	28
IV	Het Recruteren van de Bemanning	38
V	Bebakening en Kustverlichting	44
VI	Steun aan Expedities	52
VII	De Modernisering van het Scheepspark	73
VIII	Bijzondere Diensten	81
IX	De Militairisatie	91
X	De Ondergang van de Gouvernements Marine	97
XI	Eén Overlevende	123
XII	Na de Val van Japan	136
Litteratuurlijst		143
Technische Gegevens betreffende de Schepen		144
Ranglijst Personeel in 1942		159



Wat men vroeger Nederlands-Indië noemde, geprojecteerd op de kaart van Europa



Stoomschip „Hertog Bernard"
In 1851 gebouwd, de oudste stomer van de Gouvernements Marine

All hail to the Netherlands
A nation proud and free!
From pole to pole, where green seas roll,
Her brave sons rule the sea.

Robert Lansing

EEN WOORD VOORAF

Er is een tijd geweest dat alleen dát deel van ons volk dat aan de kust woonde belang in de zeescheepvaart stelde; trok men een uur gaans land-inwaarts, dan wist de bevolking er al niets van. Een heel sterk voorbeeld leverde daarvan wel de residentie: vlak bij Scheveningen gelegen, en toch ook niet zo ver verwijderd van het haven- en scheepsbouwgebied Hoek van Holland – Rotterdam – Sliedrecht, stond Den Haag volkomen vreemd tegenover onze scheepvaart. Dit is wel veel verbeterd door twee wereld-oorlogen, waarin onze zeelieden geweldige prestaties hebben verricht, en ongetwijfeld is de belangstelling eveneens toegenomen door de omstandigheid dat daarna vrijwel heel onze jonge mannelijke bevolking per schip naar Insulinde is gevoerd om daar een grote taak te verrichten. Velen daarvan hebben in de Oost pas vernomen dat er ginds een Gouvernements Marine bestaat die al meer dan 125 jaar oud is, maar die in het moederland slechts weinigen kennen, zelfs overheidsinstellingen niet.

Toch is het de moeite waard zich op de hoogte te stellen van wat deze dienst, lange tijd onder de primitiefste omstandigheden werkend, tot stand heeft gebracht. Een volledige geschiedenis daarvan, hoe verdiend ook, zou te veel in herhalingen vallen; er is echter wel zóveel interessant mate-

riaal overgeleverd, dat daaruit een bescheiden boek viel samen te stellen dat ook voor de niet onderlegde lezer genietbaar is. Buiten de in de litteratuurlijst vermelde bronnen – waarbij Steffens' artikelen in Ons Zeewezen van 1930 en 1933 een ereplaats innemen – hebben jaarboekjes en archieven stof voor deze uitgave geleverd, terwijl we zeer dankbaar zijn voor de waardevolle aanwijzingen en gegevens die de oud-Hoofd-Inspecteur van Scheepvaart A. J. W. van Anrooy en de oud-collega's J. W. van Nouhuys, B. Holthuis, K. M. van Weel, J. L. Staudemayer, H. van Scheyen, W. Stal, W. F. van Rooy en anderen zo spontaan verstrekten.

Verder noemen we de collega's A. Vink en H. L. W. Kraal, die hun gewaardeerde medewerking verleenden. Laatstgenoemde leverde de omslagtekening.

Ten slotte stellen we er prijs op, onze erkentelijkheid te betuigen aan de oud-medewerker (op het gebied van scheepvaart) aan dagbladen G. Colmjon, die de tekst in een vorm heeft gegoten waardoor deze tot een groter lezersschaar dan die van de mannen der G. M. alléén spreekt.

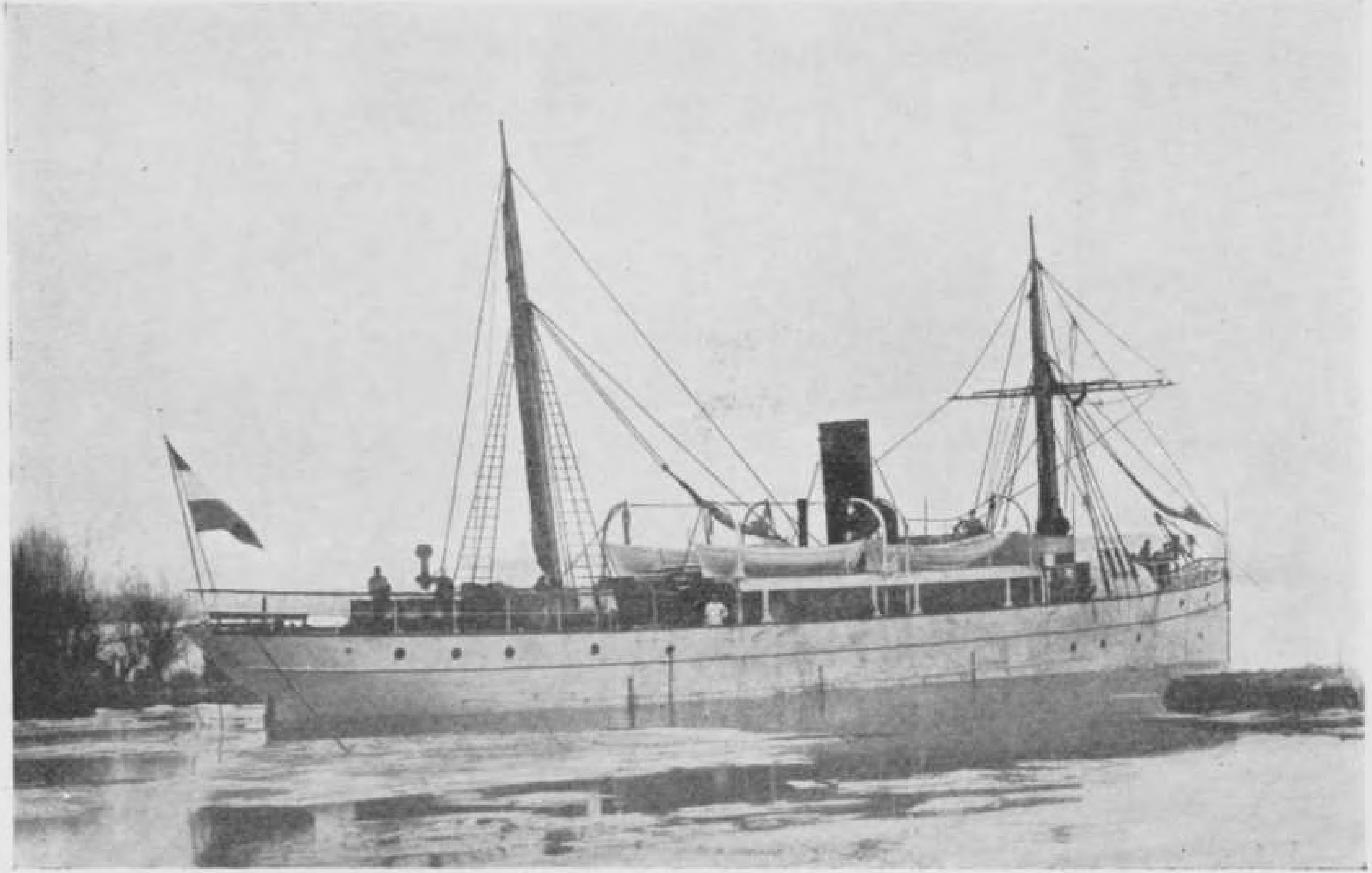
Mocht het resultaat zijn, dat de naam Gouvernements Marine door onze arbeid in Nederland een meer bekende klank wordt, dan is onze moeite niet voor niets geweest.

De Schrijver

Den Haag, zomer 1949

Model van het oudste s.s. „Argus", van 1869

(Model van het Maritiem Museum, Rotterdam)



Een tropenschip in het ijs, namelijk de „Lucifer" der G.M., kort na de voltooiing te Rotterdam in 1888

(Photo Maritiem Museum, Rotterdam)

I

HET ONTSTAAN VAN DE GOUVERNEMENTS MARINE

Wanneer men bedenkt dat de door Multatuli als in een opwelling neergeschreven naam Insulinde eilandenrijk betekent, en dat dit drie eeuwen door de Hollanders bevaren, geleide en tot ontwikkeling gebrachte gebied een lengte van ruim vijfduizend en een breedte van bijna tweeduizend kilometer heeft, vermoedt men dat de Vereenigde Oost-Indische Compagnie eerst, het Gouvernement vervolgens, een hele vloot ter beschikking moet hebben gehad om de verbindingen tussen al die eilanden te onderhouden, de scheepvaart tegen zeeroverij te beschermen en, in latere tijd, voor betonning van de vaarwaters en de inkaartbrenging er van te zorgen. Nadat in 1815 de Engelse bezetting verdwenen was, werd de Nederlandse Koloniale Marine geschapen en kreeg deze de taak zich van die opdracht te kwijten; wie echter meent dat ze hiertoe een goed uitgerust scheepspark kreeg, vergist zich: slechts een beperkt aantal lichte sloepen („péniches" genaamd) en roei-kanonneerboten stelde de overheid er be-

schikbaar voor. Ze voldeden in het geheel niet, en zo kwam in 1821 de toenmalige Algemeen Secretaris van de Landvoogd, de latere G. G. Baud, met het voorstel een organisatie op te bouwen, los van de Koloniale Marine (doch nog wel onder toezicht daarvan), die geheel ten dienste zou staan van de Residenten op Java. Bij besluit van 11 October 1821 bepaalde de G.G. Van der Capellen:

„dat tot beteren tegengang van de meer en meer toenemende zeerooverij langs de kusten van het eiland Java, in een 14-tal residentiën 34 gewapende inlandsche kruisprauwen worden gestationeerd, onder het onmiddellijk toezicht der respectieve residenten."

Op dat ogenblik ontstond de Civiele Marine, die eerlang de naam Gouvernements Marine zou krijgen, en die, ofschoon officieel losstaand van de oorlogsmarine, toch door de bevolking als daar min of meer toe behorend werd beschouwd en derhalve niet onaardig de „halve" marine werd genoemd: Setengah Kompenie.

De kruisprauwen – die zo heetten omdat ze moesten kruisen, patrouilleren – werden bewapend met één drie- of vierponds kanon, vier of meer draaibassen (licht geschut), zes geweren en zes pieken (lansen). Verder verstrekte men elk lid der bemanning een klewang en een werpspies. Tij-

dens de Westmoesson moest men ze in de rivier- of kreekmondingen op het strand halen en de gelegenheid te baat nemen voor revisie en reparatie. Ze werden eerlang vervangen door kruisboten, die echter geen accomodatie voor Europeanen bezaten; ze waren uitsluitend bemand met inheemse zeelieden. Door gebrek aan ijver en beleid is deze eerste poging op teleurstelling uitgelopen.

Daar ook de kanonneerboten van de Koloniale Marine ongeschikt bleken voor het bestrijden van de zeeroof, kwam men er toe in 1832 een viertal kleine schoeners te bouwen, die, buiten de inlandse bemanning, logies boden aan drie Europeanen. Aan elk van deze vaartuigen werden vervolgens vier kruisboten toegevoegd, over welk smaldeel de gezaghebber van de schoener het bevel kreeg. In 1835 was het aantal schoeners reeds tot een dozijn uitgebreid. Behalve vier metalen draaibassen bestond hun bewapening uit twee lange ijzeren kanonnen van drie pond en twee „kanonnades" van vier pond. In 1842 gingen deze „civiele schoeners en kruisbooten" heten „'s Gouvernements schoeners en kruisbooten". Ze werden toen geheel onder het gezag van de burgerlijke autoriteiten geplaatst, maar volkomen los van „het militair" waren ze ook toen nog niet, daar hun taak in 1849 werd verdeeld in burgerlijke en

militaire diensten. Onder „burgerlijke diensten" verstond men o.a. het transport van personen, geldswaarden, ambtelijke stukken, wering van smokkelhandel; onder „militaire diensten" de bestrijding van zeeroof, convoyeren van schepen, hulp aan de politie. Voor expedities tegen de vijand en bewaking van belangrijke posten mocht de vloot van 's Gouvernements vaartuigen alleen gebruikt worden in vereniging met en ondergeschikt aan een oorlogsschip, tenzij de equipage met manschappen van de zee- of landmacht was aangevuld. Uit dit alles blijkt wel duidelijk het tweeslachtig karakter van deze gouvernementsmarine. Het ene uur was het een civiele dienst, het volgende kon het een militaire zijn.

Ook de schoeners hebben niet helemaal voldaan. Ze bleken namelijk spoedig te klein te zijn. Weliswaar was men ook over de kruisboten niet ten volle tevreden en bleef men er mee experimenteren; in 1868 meende men het meest geschikte type te hebben gevonden. Tot 1886 is men doorgegaan met het bouwen van deze boten; ze hebben zelfs de hele Koloniale Marine verdrongen. Hun afmetingen waren 16 bij 4 meter, met een diepgang van 14 decimeter; de bewapening bestond uit twee tot vier kanonnen van 1 en 3 pond, en de bemanning uit een gezaghebber, een mandoer, vier roer-

gangers en tien matrozen; een enorme bezetting voor zulke scheepjes.

Dat het leven voor de gezaghebber, als enige Europeaan, aan boord van zo'n primitief vaartuig allesbehalve prettig was, ligt voor de hand. Zelfs op de latere Gewestelijke vaartuigen met een lengte van gemiddeld dertig meter was het tijdens slecht weer voor de gezaghebber geen bestaan; het werken in de kombuis was dan uitgesloten, zodat men soms dagen lang op blikjes moest leven. De verlichting bestond uit een olielampje, wat tot 1932 zo is gebleven!

Men vergist zich wanneer men meent dat het zeilen in de Indische wateren een idylle is. De elkaar afwisselende West- en Oostmoesson en de tijden van volstrekte windstilte veroorzaken grote moeilijkheden. Goede zeevaarders als de Makassaren en de Boeginezen en Binongko's (van de Toekang - Besi - eilanden) voorkwamen die door voor de moesson weg te lopen en bij de kentering op dezelfde manier naar hun thuishaven terug te keren; de kruisboten, die met het oog op de zeeroverij en de sluikhandel in een bepaald gebied moesten blijven patrouilleren, konden dat voorbeeld uiteraard niet volgen en liepen vaak averij op, met geheel of gedeeltelijk verlies van de zeilen. Het wachten was op het stoomschip, dat uit-

komst zou brengen bij de dienst van „'s Gouvernements schoeners en kruisboten".

Het was in 1852 het stoom-adviesjacht „Tjipanas" dat de rij opende van de stoomschepen van deze dienst. „Stoomschip" was wel een groot woord voor dit houten vaartuig met zeilvermogen en een machine-installatie van 25 P.K.! Het behoeft niet te verwonderen dat men maar matig heil van deze nieuwigheid verwachtte en nog weer elf kruisboten liet bouwen. De „Tjipanas" was trouwens niet voor genoemde dienst besteld, maar voor de Marine, die er echter niet tevreden over was.

In 1858 bracht een commissie rapport uit over dit staatsbedrijf, waarbij ze allerlei reglementen voorstelde en ook: de naam te veranderen in *Gouvernements Marine*. In 1862 werd daartoe besloten (Staatsblad No. 27).

Het jaar tevoren was de laatste schoener buiten dienst gesteld en in '59 de „Tjipanas" vergaan. De vloot van de G.M. telde toen 64 kruisboten, terwijl er machtiging verleend was nog een achttal aan te bouwen benevens twee stoomscheepjes van 80 P.K. Het personeel, behalve dat op het kantoor van de Chef der G.M., werd omstreeks dat tijdstip gevormd door een twintigtal Europeanen (waaronder vijftien stuurlieden), 64 inheemse djoera-

gans (schippers), 67 inheemse mandoers (machinekamerpersoneel), 265 inheemse djoeroemoedi's (roergangers) en een kleine duizend gewone schepelingen.

Dat men nog steeds het militaire karakter van deze vloot niet geheel wilde loslaten, blijkt uit het reglement op de tucht voor dit personeel, waarbij bepaald werd dat het aan de militaire wetten voor het krijgsvolk te water was onderworpen. De Commandant Zeemacht had namelijk als zijn oordeel uitgesproken dat men een hogere prestatie mocht verwachten wanneer althans het Europese personeel onder de militaire wetgeving zou vallen dan wanneer de dienst nog verder onder civiel beheer zou blijven.

De intrede van de stoom, hoe bescheiden ook, heeft het karakter van de sedert '62 als zodanig optredende Gouvernements Marine ingrijpend veranderd en een nieuw tijdperk ingeluid, waaraan we een nieuw hoofdstuk willen wijden.

II

HET IN DIENST STELLEN VAN STOOMSCHEPEN

Tot de taak van de dienst die in 1862 de Gouvernements Marine was gaan heten behoorde het verzorgen van lichte transporten tussen de havens van Java. De particuliere stoomvaart ontwikkelde zich evenwel zodanig, dat dit deel van de taak der G.M. allengs overbodig werd. De uitbreiding van het Nederlandse gezag over verdere delen van de archipel veroorzaakte daarentegen een toenemende behoefte aan gouvernementsschepen, met name ten behoeve van de Hoofden van Gewest, die zich te allen tijde gemakkelijk dienden te kunnen verplaatsen. In 1863 beschikte men, buiten de 72 kruisboten, reeds over drie schroefstomers – de „Java", de „Hertog Bernard" en de „Draak" – over vier raderstoomschepen: de „Telegraaf", „Bronbeek", „Boni" en „Kapoeas"; terwijl men te Soerabaja de raderboot „Dassoon" gereedmaakte, de stoomgunboten „Tjinrana" en „Barito", benevens een stoomkruisboot, de „Sailoos". Het personeel was toen reeds gestegen tot 60 Europeanen en over de 2000 inheemse opvarenden. Zo ver de

schepen van hout waren, werden ze te Dassoon en te Soerabaja gebouwd; die van ijzer bestelde men in Europa, maar bij alle plaatste men de ketels en machines (die eveneens in Europa waren vervaardigd) op de marinewerf te Soerabaje in de vaartuigen. Dit wat de nieuwgebouwde betreft. Men begon echter met reeds elders dienst gedaan hebbende schepen aan te kopen, nu de Gouvernements Marine gereorganiseerd was en de vleugels uitsloeg.

Het is wel aardig, na te gaan hoe men het vlootje van de nieuwe „halve marine" in de eerste tijd bijeenkreeg.

Waren de houten raderstoomscheepjes „Tjipanas" en „Benett" – dit laatste verzorgde lange tijd de verbinding tussen de rede van Batavia en Onrust – op Java gebouwd, de „*Hertog Bernard*" die in '61 op die rede arriveerde uit Europa had in Engeland het levenslicht aanschouwd, tien jaar tevoren. Het was een ijzeren driemastschoener, maar met een vermogen van 170 P.K.; waar dus de „Benett" met zijn 30 P.K. een klein knaapje bij was. De Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij had het schip een ogenblik in eigendom gehad en doen varen onder de majestueuze naam „Kroonprinses Louise". Maar heel prozaïsch, met een lading steenkolen voor het Indische gouverne-

ment, had het de lange reis om de Kaap gemaakt, en wel geheel onder zeil. Op Onrust dokte het en daar zette men de er afgenomen schroef weer aan. Het was toen nog niet klaar voor de dienst in de tropen; het moest worden ingericht als transportvaartuig voor 400 militairen, er moesten ook nieuwe ketels in worden gezet, en zo heeft het wel een jaar te Soerabaja aan de werf gelegen. Het bleek op zichzelf een goed schip te zijn, maar de machines waren te zwak. Toch heeft het nog zeventien jaar gevaren en is daarna op publieke vendutie verkocht.

In 1860 had het gouvernement eveneens de „*Java*" aangekocht, een ijzeren stoomboot met schoenertuig en een vermogen van slechts 80 P.K. Dit zes jaar oude schip was te Liverpool van stapel gelopen en had als Frans mailschip dienst gedaan; de passagiersaccomodatie was uitstekend. Na een aanvaring was het te Singapore korter gemaakt; nadat het was overgenomen deed de G.G. er een reis mee om de Molukken. De G.M. bestemde de „Java" eerst tot transportschip, maar weldra werd er beter partij van de qualiteiten van deze boot getrokken en werd ze ingezet in de post- en passagiersdienst tussen Batavia en Singapore, in aansluiting op de Messageries Maritimes, die een dienst onderhield tussen Europa en Indo-China.

De „Java” werd daartoe ter beschikking gesteld van de Postadministratie. Die postverbinding met Singapore is een tijdlang hoogst belangrijk geweest, doordat die stad een telegraafkabel naar Europa had en Indië nog niet; Indië ontving toen al zijn belangrijke zakenberichten en Europees nieuws per mail uit Singapore, waarheen het getelegrafeerd werd, en vice versa.

De „Java” is in '73 afgekeurd en verkocht.

De *„Boni”* was een jaar jonger dan de „Java” en eveneens te Liverpool ontworpen, maar, bestemd voor de Australasian Steam Navigation Company, was ze te Sydney in elkaar gezet. De machinecapaciteit was ook bij deze boot niet groot: 70 P.K., maar ze voer op eigen kracht naar Java en heeft goede diensten verricht bij Palembang, op de Westkust van Borneo en bij de Zuider- en Oosterafdeling van dat eiland, tot 1894 toe. Toen is ze te Bandjermasin geveild

De „Kapoeas” – of liever *„Kapoeas I”* – had 80 P.K. en was door de werf Fijenoord te Rotterdam ontworpen en in '60 te Soerabaja in elkaar gezet. Gestationeerd op de Westkust van Borneo, werd dit schip in '64 het slachtoffer van onlusten bij Sintang, aan de mond van de Melawierivier. Het liep namelijk op een bank, werd onder vuur genomen, na een verdediging van achttien uur

verlaten en vervolgens door de vijand in brand gestoken. Een maand later bracht men het vlot en het bleek toen nog voor herstelling in aanmerking te komen. Wat men te Soerabaja opknapte.

In '66 voltooide de marinewerf een zusterschip van dit bootje, de „*Kapoeas II*", eveneens bij Fijenoord besteld, en dat ook gestationeerd werd in de Wester-Afdeling van Borneo.

De „*Telegraaf*" was, in tegenstelling tot de vier hiervóór beschreven stoomboten, van hout, en ergo, zou men mogen zeggen, op Java gebouwd, en wel te Rembang, in welke buurt men verschillende hellingen had. Ze dateerde van 1860, had eveneens een vermogen van 80 P.K., was daarbij uitgerust met schoenertuig en haalde soms een snelheid van elf mijl, wat zestig jaar later de snelheid van een eersteklas modern vrachtschip was. De „Telegraaf" bleek in alle opzichten een voortreffelijk zeeschip te zijn, dat dienst deed in de Molukken en het gewest Timor, en dat het eerste vaartuig van de Gouvernements Marine is geweest dat de Noordkust van Nieuw-Guinea bezocht. De bijzondere verrichtingen van dit schip zullen nader ter sprake komen.

De „*Bronbeek*" en de „*Dassoon*", ook van hout en ook 80 P.K., werden in '62 te Dassoon bij Rembang gebouwd en hadden eveneens schoenertuig.

De eerste heeft dienst gedaan in de Molukken en de andere by Nieuw-Guinea, waar we nog op terugkomen.

Een ander houten stoomscheepje was de „*Bogor*", in '63 van particulieren aangekocht. Het moest de „Benett" op het traject Batavia-Onrust vervangen. Tien jaar later werd deze „Bogor" door een naamgenoot opgevolgd, die ongeveer even groot was.

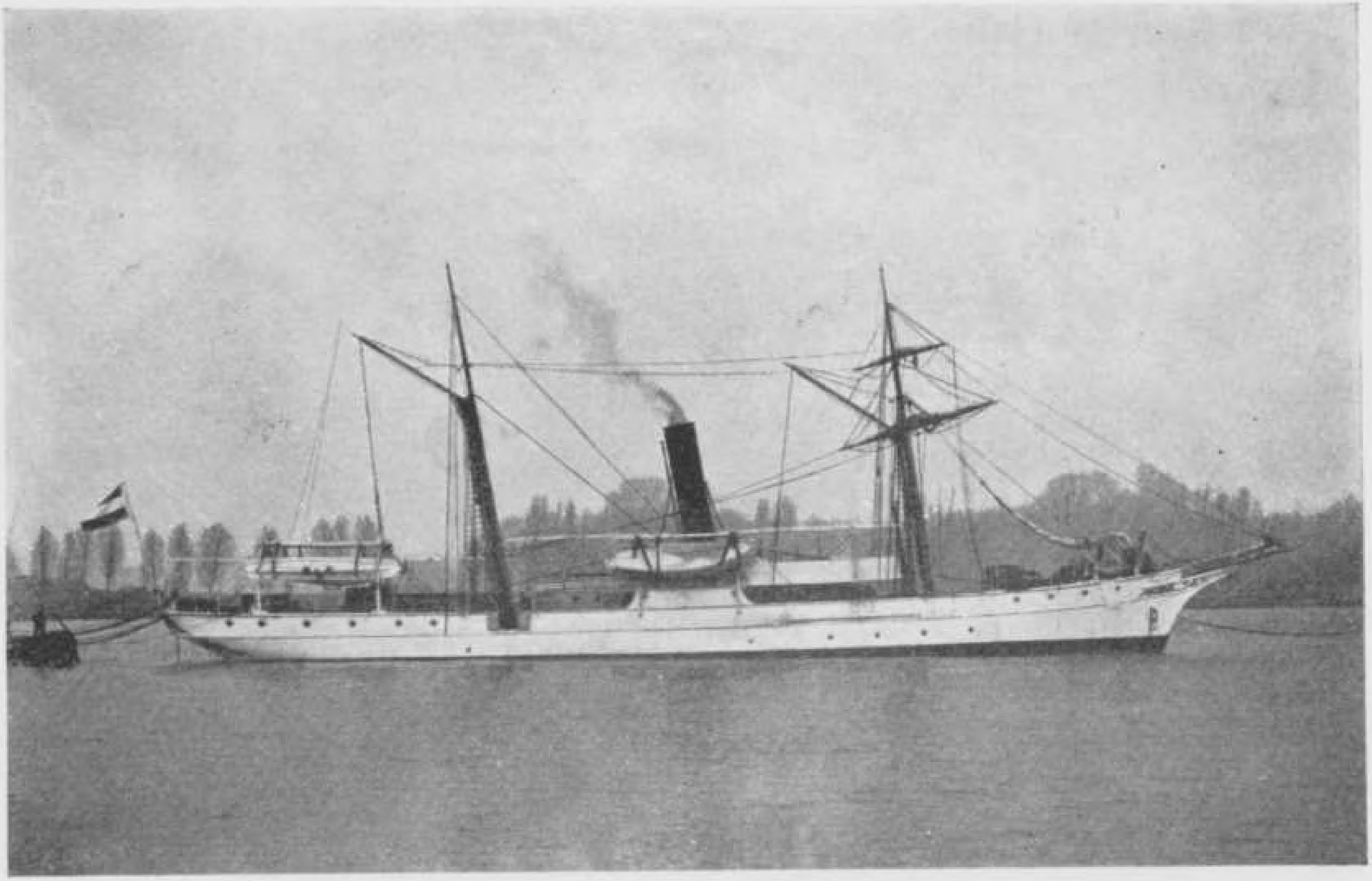
Ten slotte waren de „*Tjinrana*", „*Barito*" en „*Sailoos*" bestemd voor de vaart op de rivieren; daar ze van ijzer waren had men ze in Europa besteld, en evenals alle hier genoemde stomertjes waren ze te Soerabaja van hun ketels en machine-installatie voorzien.

In 1871 kwam er een verbeterd type „Telegraaf" te Soerabaja gereed, de „*Siak*". Bedroegen de bouwkosten voor een kruisboot gewoonlijk *f* 15.000, dit nieuwe type kostte reeds *f* 235.000. Men wilde hier een klasse van bouwen, en zo werden er tussen '74 en '77 drie schepen van dezelfde afmetingen aan toegevoegd, te weten de „Anjer", „Tagal" en „Ternate". Voor de rivieren wilde men voortaan schepen van het type „Bogor" aanschaffen. Dit in serie doen bouwen van vaartuigen schijnt in Indië aanbeveling te verdienen,

aangezien de tegenwoordige Koninklijke Paketvaart dit beginsel nog steeds huldigt en op grote schaal toepast.

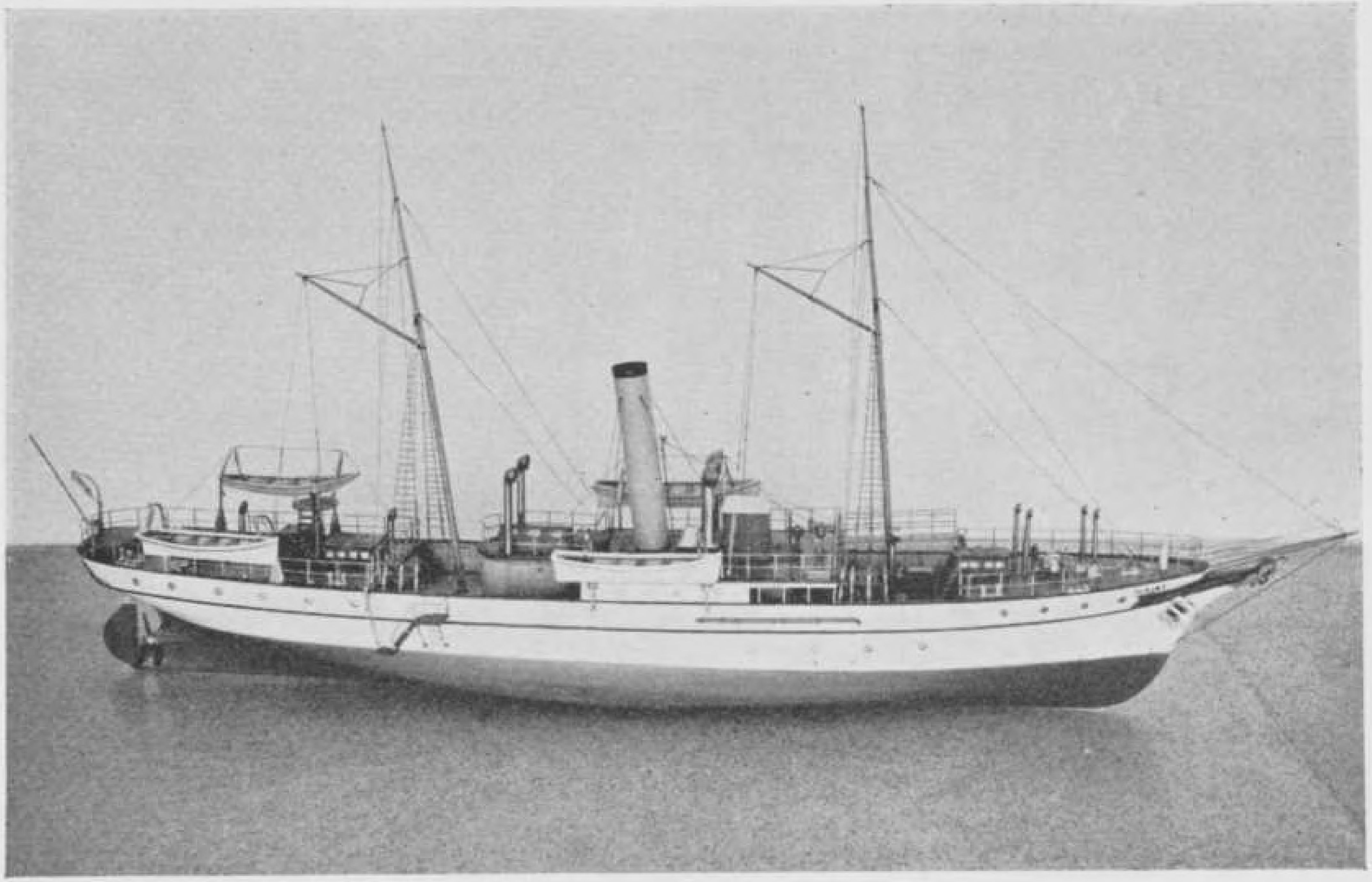
Echter had dit systeem bezwaren, doordat het in 1876 duidelijk was dat een noodzakelijke reconstructie van het scheepspark op deze wijze te veel tijd zou vergen, en zo ging men er toe over, bij de firma John Elder & Co. te Glasgow, gerenommeerde scheepsbouwers, twee schroefstoomschepen te bestellen, die twee jaar later opgeleverd werden en de namen „Havik" en „Zeemeeuw" kregen. Hoe goed deze beide ook bleken, de inwendige betimmering voldeed niet en men had het interieur grondig te veranderen eer ze bewoonbaar werden. Toen men vervolgens de Mij. De Schelde te Vlissingen de bouw van twee overeenkomstige schepen opdroeg, de „Arend" en de „Valk", kon deze werf haar voordeel doen met de wijzigingen die er bij de twee Engelse boten nodig waren gebleken. Ze leverde daarna nog twee van dit type, de „Zwaluw" en de „Condor".

Tussen '78 en '80 werd er ook nog een half dozijn rivierscheepjes aangeschaft, die ook voor de dienst buitengaats bruikbaar waren: de „Singkawang", „Sampit", „Koetei", „Berouw", „Indragiri" en „Djambi". Eén hiervan is die dienst buitengaats noodlottig geworden.



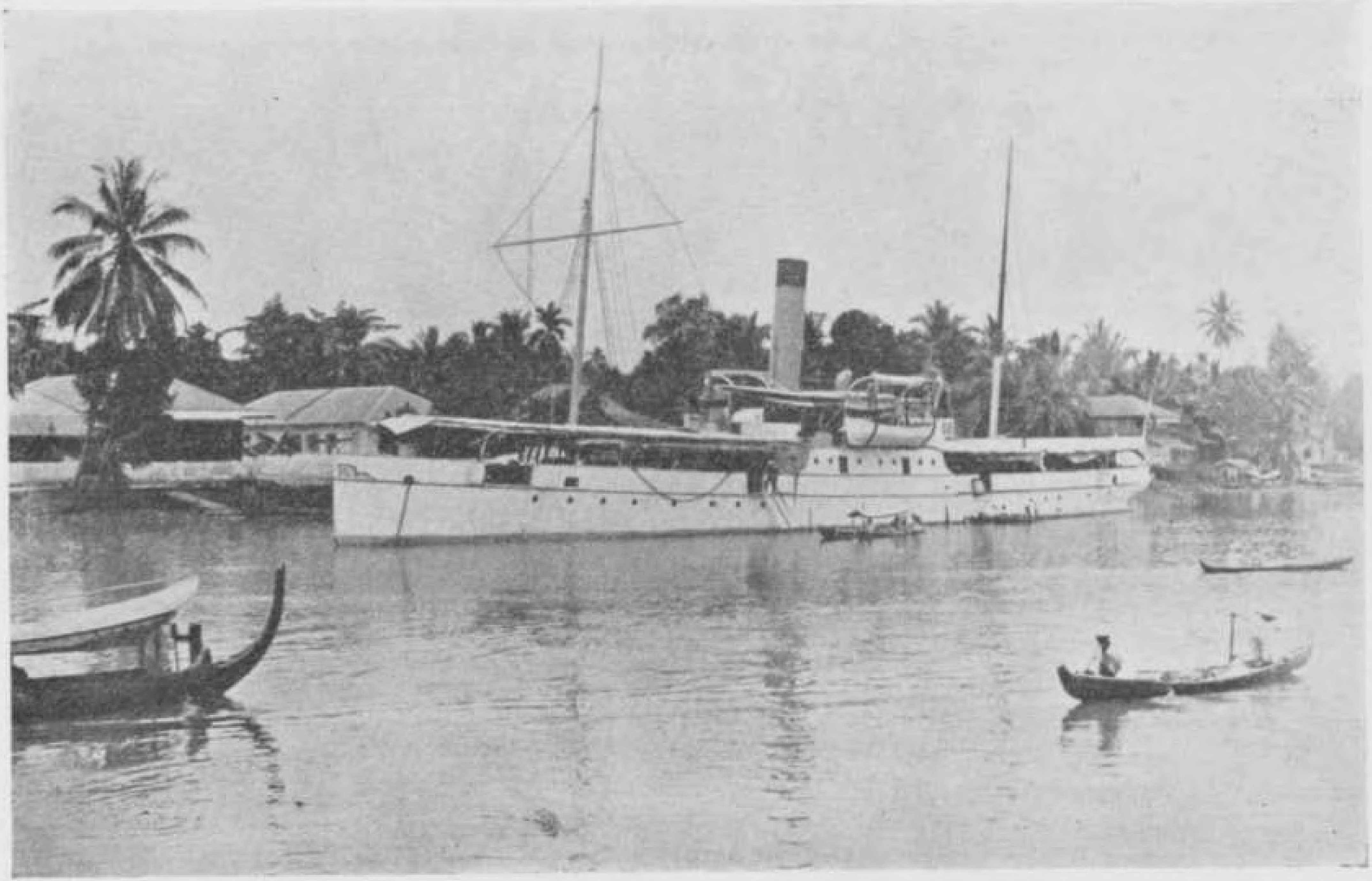
Een ander nieuw tropenschip, eveneens naast een ijsveld: de „Zwaan", behorende tot de klasse „Raaf", omstreeks 1890 te Rotterdam gebouwd

(Photo Maritiem Museum, Rotterdam)

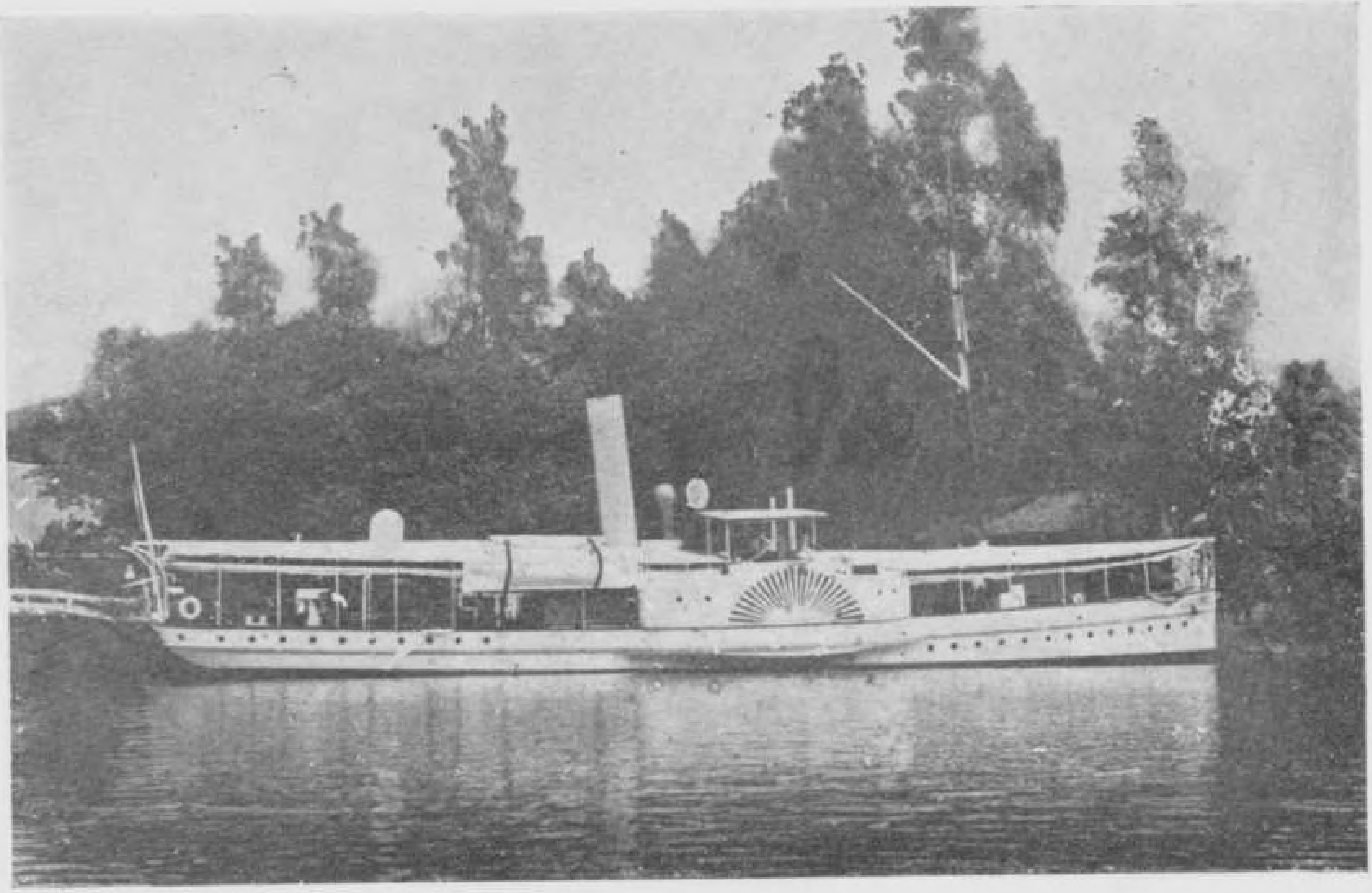


Model van het stoomschip „Fazant" van nagenoeg hetzelfde type, van 1895

(Eigendom Maritiem Museum, Rotterdam)



Afbeelding van de tweede „Argus", zusterschip van de „Cycloop", in 1893,
later opiumjagers



De tweede „Barito" van de Gouvernements Marine, een rivier-(rader)stomer van 1894

Op de 26ste Augustus 1883 lag de „*Berouw*" op de ree van Telok Betong, toen de Krakatau uitbarstte. 's Avonds, te midden van de donder der ontploffingen, toen de eerste vloedgolven met enorme kracht over de havenmuren sloegen en de bevolking van Telok Betong uit de stad vluchtte, werd de „Berouw" van zijn ankers losgeslagen en op het strand geslingerd. Toen na het uitwoeden van de natuurkrachten de weinige overlevenden van de stad naar de „Berouw" uitkeken, viel er niets meer van het schip te bespeuren. Maar toch vond men het terug: achter een berg, aan de Koeripanrivier, op een afstand van twee mijl van de stad. Een eresaluut komt toe aan de eerste stuurman Ampt en de machinist Stolk van deze boot, die tot het laatst op hun post gebleven zijn om de „Berouw" als het enigszins kon te redden. Vier andere leden van de bemanning kwamen mede om. Luitenant ter zee Koster van de „Kediri", die de „Berouw" kort daarna zag, verklaarde dat het schip bijna geheel intact was; alleen het voorschip bevond hij ietwat naar bakboord, het achterschip wat naar stuurboord gedraaid. De machinekamer was vol slijk en as, maar de machine niet ernstig beschadigd; slechts de vliegwielen bleken door de schokken verbogen te zijn. Men heeft het vaartuig echter niet vlot kun-

nen brengen. De ketel is er lang blijven liggen; wat er met de rest gebeurd is weten de Lampongers wellicht het best.
Er was bij de ramp ook een kruisboot verloren gegaan, welk vaartuig op zichzelf wel gemist kon worden: het jaar tevoren had men besloten het aantal daarvan radicaal in te krimpen en een half dozijn nieuwe stoomschepen aan te schaffen. Voor proef nam men twee nieuwe typen, die van de schroefstomers „Reiger" en „Raaf". Het tweede voldeed het best, en zo voegde men vervolgens nog vier van dit type aan de vloot toe, te weten de „Zeeduif", „Zwaan", „Pelikaan" en „Flamingo". Inmiddels had men van een andere overheidsdienst een drietal zogenaamde hopperbarges (lichte vrachtschuiten) overgenomen, die tot stoomscheepjes verbouwd werden en de namen kregen „Kediri", „Soerabaia" en „Tegal". Het bleken „wrede" schepen te zijn: ze slingerden geweldig door hun eigenaardige vorm en bij enige zee verminderde hun vaart tot een minimum. Van het type „Raaf" bestelde men daarna in Nederland nog drie stuks; de „Glatik", „Kwartel" en „Fazant".

In 1894 kwam het al of niet militair karakter van de Gouvernements Marine weer eens aan de orde. Ditmaal meende de regering dat er vereen-

voudigd en bezuinigd kon worden door het een zuiver burgerlijke dienst te maken. Niettemin bleven de schepen nog jarenlang hun bewapening met kanons houden, al was het ook het kleinste ter wereld: de in 1899 en 1900 uitgezonden recherchevaartuigen „Brak", „Dog", „Hazewind" en „Spits" waren uitgerust met twee kanons van 3,7 centimeter. Ze werden verlicht met carbid. In 1935 deed de „Dog" nog dienst bij Soerabaja.

Hiermee hebben we de 20ste eeuw bereikt en zullen we de verdere uitbreiding van het scheepspark laten rusten, om eerst eens in ogenschouw te nemen wat de bescheiden scheepjes die we tot dusver genoemd hebben, in de Indische wateren hebben gepresteerd.

III

OPDRACHTEN EN VERRICHTINGEN

De aard van de taak van de Gouvernements Marine bracht mee, dat er wel eens opdrachten werden gegeven die geen resultaat opleverden; dat er tochten met een bepaald doel werden ondernomen waarvan men onverrichterzake terugkeerde.

Zo kreeg de resident van Ambon in 1863 bericht dat er in een afgelegen baai, ruim een week varens verwijderd, de Argoeni-baai, roverijen hadden plaatsgehad. De stomer „Telegraaf" werd op onderzoek uitgezonden, doch gearriveerd op de betreffende plaats trof men er nog slechts een twintigtal van de bewoners aan, terwijl op een volgende plaats er niemand meer aanwezig bleek te zijn. Dit kwam eenvoudig voort uit de omstandigheid dat de bevolking daar een nomadenleven leidde, waardoor het wel bezwaarlijk werd er orde en recht te handhaven, om te zwijgen van het vestigen en uitoefenen van gezag.

We hebben reeds aangestipt dat de „Telegraaf" het eerste schip van de Gouvernements Marine

was dat Nieuw-Guinea bezocht. De aanleiding hiertoe was dat er te Manokwari een kolendépôt werd ingericht, met het oog op verdere exploratie van het geweldige eiland. In die tijd bestond er een gouvernement de Molukken, waar van oudsher Ambon de kern van was en waartoe zelfs Nieuw-Guinea behoorde. De controleur B.B. van Ambon had de ommelandse reis (via Ternate!), die drie maanden geduurd had, op het eerste kolenschip meegemaakt; door bar slecht weer was men zijn doel eerst ruim 200 mijlen voorbijgevaren. Het lossen van de lading had lang geduurd, daar de Papoea's niet gewend waren te werken. Men had een loods gebouwd, en deze nu stond aan de aanvallen van een naburige stam, de bewoners van het Arfakgebergte, bloot. Bovendien verkeerden er zendelingen in gevaar, wier invloed verloren was gegaan door het ontbreken van een hoger gezag. Met het oog op deze omstandigheden werd nu de „Telegraaf" uitgezonden; eerst naar Ternate om de resident aan boord te nemen, waar zich ook een vorst van het nabijgelegen eiland Tidore inscheepte. De „Telegraaf" zette te Manokwari, op de Noordkust van Nieuw-Guinea, zes man aan wal ter bescherming van de nederzetting, terwijl de resident het besluit nam er een afdeling Tidorese soldaten aan toe te voegen.

Na 1870 vatte men het plan op, het verkennen van Nieuw-Guinea en de omliggende eilanden serieus ter hand te nemen. Het was de „Dassoon" die men daartoe ter beschikking stelde; een bark zou brandstof en victualie meevoeren. Met de nodige omwegen – onderweg belette men een rooftocht die de bewoners van twee eilanden tegen die van een ander wilden ondernemen – voer men naar de Geelvinkbaai, de bewapende bevolking toonde zich zeer vrijmoedig en vroeg om kruit om hun buren te kunnen beschieten, en men droeg er het gezag op aan een woeste jonge drinkebroer door hem een vlag en wat kledingstukken te geven. De „Dassoon" vervolgde de reis in Oostelijke richting en bereikte de Humboldtbaai, waaraan later Hollandia gesticht zou worden. Eenmaal eerder, in '58, was daar een schip van de marine geweest en toen door een luid schreeuwende menigte in prauwen ontvangen, en dit herhaalde zich thans. Eerst nadat aan hun verzoek, een blanke in natuurstaat te tonen, voldaan was, stonden zij toe dat men de watervaten vulde en hielpen ze zelfs die in de sloepen te dragen. Ze verzetten zich er evenwel tegen dat men landinwaarts ging. De „Dassoon" voer daarna nog verder om de Oost, plaatste bij een inham een paal met het Nederlandse wapen, maar werd toen ge-

dwongen terug te keren wegens ziekte onder de bemanning, vooral bèri-bèri. Met behulp van het personeel van de twee Tidorese prinsen die er aan deze tocht deelnamen (en die de namen Mohamed Anas en Duivenbode droegen) slaagde men er in, het vaartuig naar Ternate terug te brengen. De ziekten hadden een ware ravage onder de bemanning aangericht: vier leden er aan bèri-bèri en zouden wel niet genezen; tien waren er in het hospitaal te Ambon achtergebleven; acht waren overleden.

Daar de „Dassoon" zijn programma niet had kunnen afwerken, vertrok het schip het jaar daarop met een nieuwe equipage om het onderzoek voort te zetten, ditmaal vergezeld door een brik voor het vervoer van brandstof en levensmiddelen. De expeditie stond onder leiding van een oud-president van Timor. Weer maakten twee vorsten van Tidore deel uit van het gezelschap. Van Ternate uit koerste men zuid-oost-waarts tot ten Oosten van Ceram en vervolgens pal Noord naar het uiterste Westen van Nieuw-Guinea. Voor de kust daarvan zag men op eilandjes en op prauwen Nederlandse vlaggen. Men voer om de kop van dit schiereiland heen, weer naar Manokwari. Maar opnieuw kwam men niet veel verder. Er waren reeds acht lijders aan bèri-bèri aan wal ge-

bracht, het weer werd slecht en de ziekte nam toe. Men moest teruggaan, en toen de „Dassoon" op de ree van Ambon ankerde, waren er zeven doden en achttien ernstige patiënten.

In 1876 werd de „Dassoon" geroepen om in de Zuider- en Oosterafdeling van Borneo deKapoeasrivier op te varen (nadat men een controleur B.B. met militaire dekking aan boord had genomen) om een bende Dajakse koppensnellers het afzakken naar de Midden-Kapoeas te beletten. Zodra de „Dassoon" naderde, haastte de bende zich naar de bovenstreken terug.

Te zelfder tijd was er ook onrust op Sumatra's Oostkust. Zo maakte in Indragiri een broer van de vorige sultan zich schuldig aan afpersing en hield er Chinezen in slavernij. De „Telegraaf" wist de boosdoeners te vatten. De „Tagal" kreeg een karwei op te knappen aan de Zuidwestkust van Ceram, waar kwaadwilligen verzet pleegden. De bevolking wilde aanvankelijk niet meewerken de leiders op te sporen, maar nadat de „Tagal" de uitwerking van een paar granaten had gedemonstreerd, veranderde die houding en kon men de hoofdschuldigen arresteren. Op de Aroe-eilanden daar dichtbij stonden twee partijen vijandig tegenover elkaar, maar de komst van het gouverne-

mentsschip was voldoende om hen een wapenstilstand te doen sluiten.

Iets kluchtigs overkwam de „Havik" op de Zuidkust van Nieuw-Guinea. Toen men landde bij de mond van de Oetanata-rivier vluchtte de bevolking in de bomen. Alvorens vandaar te vertrekken legden de schepelingen geschenken neer; zodra ze weer aan boord waren, haalden de bewoners die weg, brachten er klappers voor in de plaats, wuifden ten teken van vriendschap en klommen toen weer in hun bomen.

Maar dat de mannen van de Gouvernements Marine ook voor situaties geplaatst konden worden die bij hun opleiding volstrekt niet voorzien waren en waar ze zich toch uitstekend doorsloegen, bewijst de reis van de „Tagal" in '79 naar Oost-Ceram en omgeving. Doordat er geen ambtenaar B.B. beschikbaar was, kreeg de gezaghebber van het schip opdracht alle maatregelen te nemen die er van een bestuursambtenaar verwacht mochten worden. Deze gezaghebber, W. J. Penard geheten, die oorspronkelijk in de West had gevaren, zag zich genoodzaakt een reeks besprekingen met inheemse hoofden te houden en vergaderingen van de bevolking te leiden, beide om sociale verbeteringen aan te brengen; hij had proclamaties in het Maleis uit te vaardigen, kreeg inheemse

ambtenaren die hun plicht verzaakten te ontslaan en anderen voor hen in de plaats aan te stellen (behoudens nadere goedkeuring van de resident), en hij deed dit alles met zulk goed inzicht en zoveel tact, dat de bevolking hem een opmerkelijke eerbied betoonde. Een sprekend voorbeeld hoe een gezaghebber van de G. M. van alle markten thuis moest, en kón zijn.

Hoe de schepen van deze dienst, gelijk we reeds hebben verteld, soms plotseling als oorlogsbodems moesten fungeren blijkt onder andere uit het geval van de „Boni", die naar de Barito, in Zuid-Borneo, gestuurd werd nadat daar in '82 onlusten waren uitgebroken. Men verenigde zich met het G. M.-schip „Djambi" en met het oorlogsschip „Onrust" en had tezamen 175 man infanterie onder bevel van zes officieren aan boord. Nadat men contact gemaakt had met de tegenstanders, die in een benteng (versterking) op een heuvel stelling hadden genomen, werd er een artillerievuur afgegeven door de drie vaartuigen, waarna de troepen de hoogte bestormden en namen. De rust was hiermee hersteld.

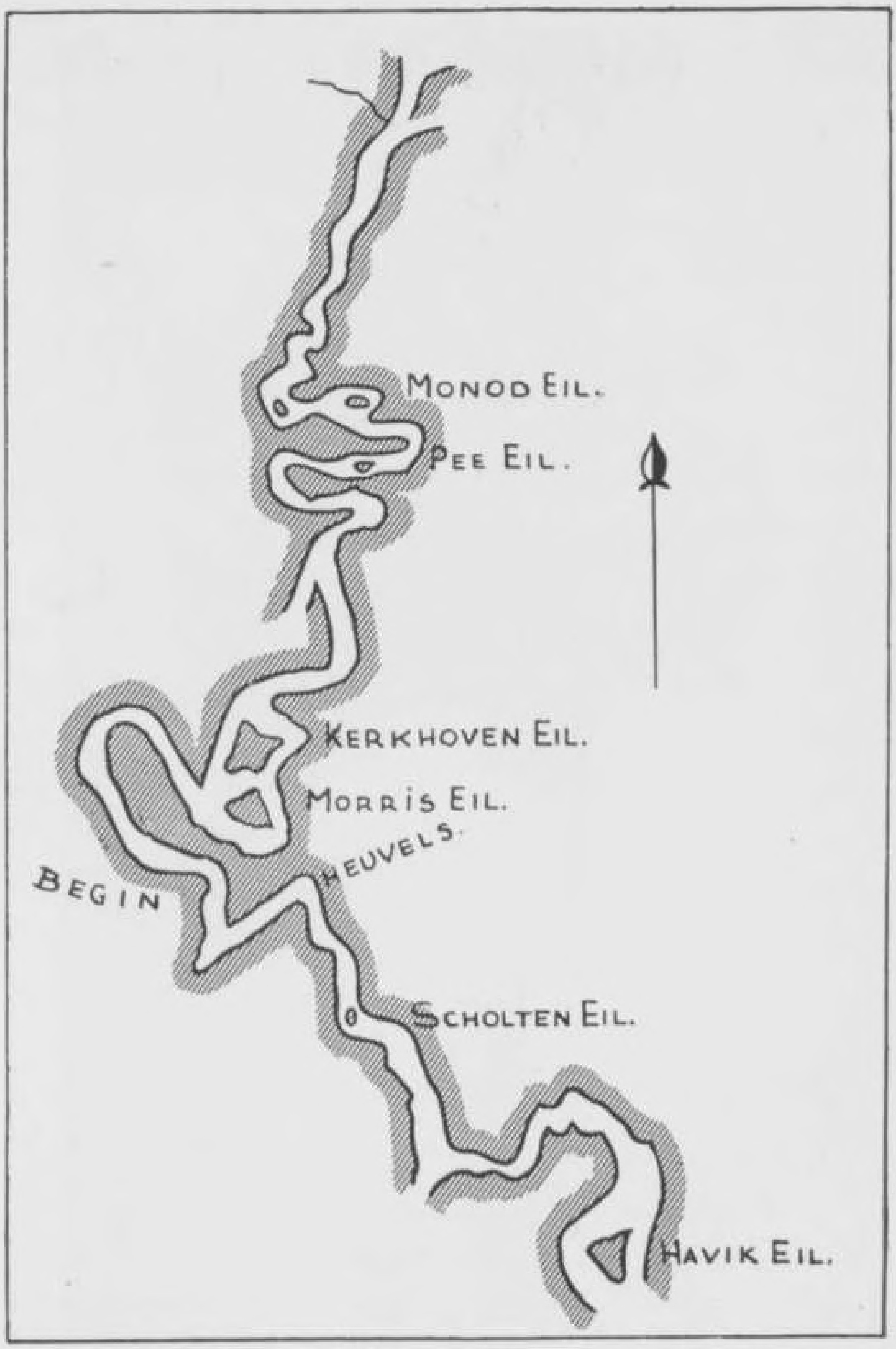
Sommige vaartuigen van de Gouvernements Marine hebben ware ontdekkingsreizen gedaan, en het merkwaardige bij een enkele daarvan is dat zulk een tocht op een rivier plaats vond terwijl

het een zeeschip was. We hebben vermeld dat er in '78 twee te Glasgow gebouwde schoefstomers in dienst werden gesteld, de „Havik" en de „Zeemeeuw". In '84 vertrok eerstgenoemde boot van Ternate om de tot toen toe Amberno of Rochussen-rivier genoemde stroom, die uitmondde aan de Noordkust van Nieuw-Guinea, te verkennen; de leiding van de tocht berustte bij de toenmalige resident van Ternate. Na kolen te Manokwari te hebben ingenomen, bereikte men na vier dagen stomen de bedoelde rivier en voer die op, na een vaargeul opgelood te hebben. Eerst zag men verlaten hutten, dan eens een vluchtende Papoea en ten slotte kreeg men aanraking met de bevolking. Als op een „echte" ontdekkingsreis werden er namen gegeven aan eilanden die er in de rivier lagen, en zo werden achtereenvolgens de aan boord zijnde controleur B.B., de officier van gezondheid, de luitenant ter zee die voor hydrografische opnemingen de expeditie vergezelde, de resident zelf en de gezaghebber van de „Havik" peet over een eiland, terwijl men de naam van het schip gaf aan het laatste dat men bereiken kon en waar de „Havik" strandde. Vier dagen had de vaart stroomopwaarts geduurd, waarbij men last van zware ochtendmist had ondervonden. Nadat het schip was vlotgekomen aanvaardde men de

terugreis en vernam van de bevolking toen nog allerlei bijzonderheden over de rivier en het aangrenzende gebied, o.a. dat de Amberno niet aldus heette maar Marberonmo. Tegenwoordig noemt men die de Mamberamo.

De latere gezaghebber van de G. M., J. W. van Nouhuys was in '87 derde officier op de „Havik" en nam in die qualiteit deel aan de laatste officiële Hongitocht, tegen stammen aan de Wandammenbaai op Nieuw-Guinea. Zestien honderd man hulptroepen van Halmaheira deden aan deze actie mee die geleid werd door de kruiser „Java". Doch hoe grootscheeps dit alles ook klinkt, het ging nogal primitief en goedmoedig toe. Aan het hoofd van zes met lansen bewapende Boeginezen trok Van Nouhuys het bos in achter de Papoea's aan, die „hoe brutaal anders ook, nu niet staan bleven om door ons de morsige oren te worden gewassen", naar hij naderhand zei.

Over de activiteit van de „Zeemeeuw" willen we alleen meedelen dat deze eens opdracht kreeg op Biak, ten Noorden van de Geelvink-baai, een aantal mensen te bevrijden van een ander eiland, die met een prauw waren afgedreven en door de bewoners van Biak gedwongen werden slavenarbeid te verrichten, en dat de „Zeemeeuw" zich met goed gevolg van die taak kweet. Alweer via



De verkenningstocht in 1884 van de „Havik” op de Mamberamo

Scholten-eiland in de Mamberamo

Ternate (waar men de bevrijden blijkbaar aan de hoogste gewestelijke autoriteit moest tonen), een omweg van zeker tweemaal zeshonderd mijl, werden die uit gevangenschap verlosten daarop naar hun woonplaats teruggeëxpediëerd.

IV

HET RECRUTEREN VAN DE BEMANNING

Zoals men uit het voorgaande heeft begrepen – en wat ook voor de hand ligt – was het personeel op de schepen van de Gouvernements Marine in de leidende functies Europees, en verder voor het overgrote deel inheems. Men had echter een opleiding nodig alvorens dienst te kunnen doen, en het is wel interessant na te gaan vanwaar men de mensen betrok en wat voor een opleiding ze hadden genoten eer ze werden aangesteld.

Daar men in Indië geen zeemansstand van Europeanen bezat, diende men de scheepsofficieren (al heetten die aanvankelijk niet zo) uit het moederland te doen komen en men toonde terstond een grote voorkeur voor jongelui die de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam hadden doorlopen. Men heeft verschillende keren getracht regelingen te treffen met deze onderwijsinrichting, maar veel animo bleek er niet te bestaan, wat zijn oorsprong vond in de te lage bezoldiging van veertig gulden per maand – waar-

van de eerste twee jaar maandelijks tien gulden werd ingehouden voor de verstrekte uitrusting — welk karig bedrag de leerling of derde-stuurman ontving. Een tweede-stuurman kreeg zestig, een eerste tachtig en een gezaghebber twee honderd in de maand, van 1832 tot 1861 toe; in dit laatste jaar werden die tractementen wel verbeterd. Een ernstig gevolg van deze schrielheid was dat de schepen der G.M., die toch veelal onder moeilijke omstandigheden moesten optreden, bijna altijd onvoltallig bemand voeren, wat het Europese personeel betreft. Tot 1917 toe heeft men z'n best gedaan steeds weer kwekelingen uit Amsterdam voor de stuurliedenrangen te krijgen; op dat tijdstip is men er toe overgegaan ook overeenkomsten af te sluiten met de zeevaartscholen van Amsterdam, Rotterdam en Terschelling, welke laatste al lang veel mannen in leidende posities bij de scheepvaart, vooral juist die in de Indische wateren, had afgeleverd; een belangrijk reservoir waaruit de rederijen vooral hun hoger personeel putten als de Waddeneilanden zijn, en Terschelling in het bijzonder. Enkele jaren tevoren, in 1909, had men aan de Prins Hendrik-school te Batavia een maritieme cursus ingesteld om ook Indische jongens de gelegenheid te geven zich voor het zeemansvak te bekwamen, doch de

meeste hiervan gingen, om de betere betaling, bij de koopvaardij en toonden daar niet uit het hout te zijn gesneden van de van ouder op ouder zeevarende families: ze zochten meestal spoedig een walbetrekking.

Wat het machinepersoneel aangaat, heeft men, toen de stoom zijn intrede deed, eerst wel profijt gehad van werkkrachten die men van de marine overnam, maar hun aantal was klein en men sukkelde een tijdlang ook hier met onderbezetting en ongeschoolden. De opleiding had in het begin plaats aan de Fabriek voor de Marine, het Stoomwezen en de Nijverheid te Soerabaja, totdat deze werd overgebracht naar het marine-etablissement aan de Oedjong aldaar. Later kreeg men er de Burgeravondschool en te Batavia de Ambachtsschool, waaraan ook les gegeven werd in het machinevak, theoretisch en practisch, en deze twee inrichtingen hebben heel wat leerling-machinisten afgeleverd, soms rechtstreeks aan de G. M., soms indirect: via de marine en de koopvaardij. Sedert er een officieel besluit werd uitgevaardigd, in 1920, betreffende de titulatuur, kwam er een einde aan de benamingen stuurman en machinist bij de G. M. en kreeg men hiervoor in de plaats officier en werktuigkundige. Tot 1906 heeft het Europese personeel rondgezwoegd in het veel

te warme costuum (blauw-lakense jas!) dat er reeds in 1862 officieel was vastgesteld. Dit is altijd met tegenzin gedragen, te meer daar de rang-aanduiding-er-op tientallen jaren lang onvoldoende was. Heel laat pas kwam men op het denkbeeld, een luchtiger, wit costuum toe te staan. Wie echter trots op hun uniform waren, ofschoon ze die dure kleding van een klein inkomen hadden te betalen, waren de inheemse schepelingen. Over deze categorie vallen diverse typische opmerkingen te maken.

In de eerste plaats werden ze aanvankelijk niet in dienst genomen bij „de" Gouvernements Marine, maar bij een bepaald schip, en wel met drie maanden voorschot (daar zonder „poorskot" een dienstverband van inheemsen bij Europeanen in Indië niet denkbaar was). Aangezien de G. M. feitelijk haar bakermat te Soerabaja had, waar elk in dienst te stellen schip werd uitgerust, recruteerde men de eerste bemanning uit deze zeelieden leverende stad, alsmede uit Grissee en van Madoera. Werd het vaartuig nu ergens ver weg in de archipel gestationeerd, dan vulde men de equipage aan met mensen uit die streek. Een bezwaar was daarbij wel, dat de oorspronkelijke bemanning (anders dan bij de lijnboten van de koopvaardij) slechts zelden bij de familie terugkwam;

reden waarom velen een positie bij de handelsvloot prefereerden, ofschoon de dienstvoorwaarden en de voeding — uitstekende rijsttafel! — veel beter waren dan bij de particuliere maatschappijen. De omstandigheid dat er uiteraard moeilijk verlof kon worden verleend voor familiebezoek, en dat zulke eventuele verloven niet op kosten van het gouvernement werden toegekend en bij de „echte" marine wel, maakte bij de „halve" marine schele ogen. Daarbij waren de verblijven voor de inheemse schepelingen zeer slecht en veel te klein: een groot deel van het volk sliep daarom altijd aan dek. En er werd, ook anders dan bij de oorlogsmarine, niets gedaan voor hun ontspanning. Door een en ander was het in veel opzichten een halve boel, en had de naam „halve marine" — die een erenaam was — gemakkelijk een ongunstige klank kunnen krijgen, wanneer niet de inheemse bemanning dit gebrek aan zorg van hogerhand blijkbaar licht opgenomen had; vol toewijding, eerlijk en trouw, heeft die zijn plicht ten volle vervuld, te allen tijde. Ze hadden daarbij weliswaar steeds toezicht nodig bij bepaalde verrichtingen, doordat de inheemse schepeling geen gevaar ziet en verantwoordelijkheidsgevoel mist.

Een aparte bijkomstigheid, ontspringend in de wijze van samenstellen van het personeel, was nog

dat er op de boten naast Javanen en Madoerezen ook Makassaren werkten; terwijl er op de plaatsen waar het vaartuig gestationeerd werd mensen werden aangeworven die dan Ambonezen, Timorezen, Menadonezen en zelfs Atjehers konden zijn. Op die manier gebeurde het dat men op de kleinste scheepjes vaak drie of meer talen hoorde spreken. De overbruggingstaal was dan het eenvoudigste Maleis, het zgn. passar-Maleis, dat aan boord in een enigszins afwijkende vorm gebruikt werd, het zgn. scheeps-Maleis. Alle orders werden in deze taal gegeven.

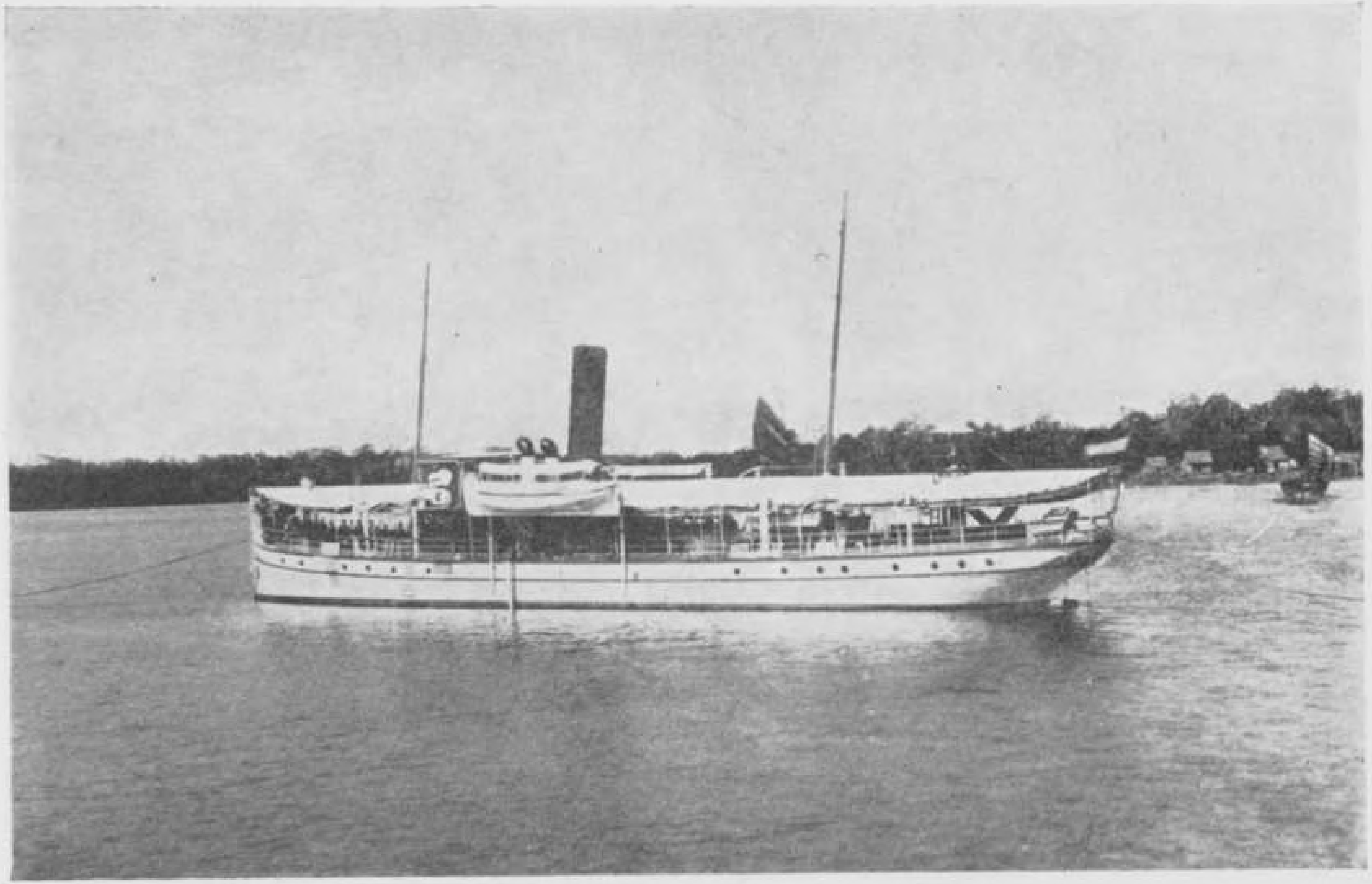
Een eigenaardige mentaliteit kwam er soms bij die kinderlijke mensen kijken, namelijk wanneer ze zich niet meer „senang", prettig, tevreden, in hun werk voelden. Dan vroegen ze hun ontslag, soms als ze bijna recht op pensioen hadden. Goede raad van anderen en hogeren werd in de wind geslagen: de betrokkene voelde zich niet langer in zijn element aan boord en verdween, onbekommerd om de toekomst en de oude-dag.

BEBAKENING EN KUSTVERLICHTING

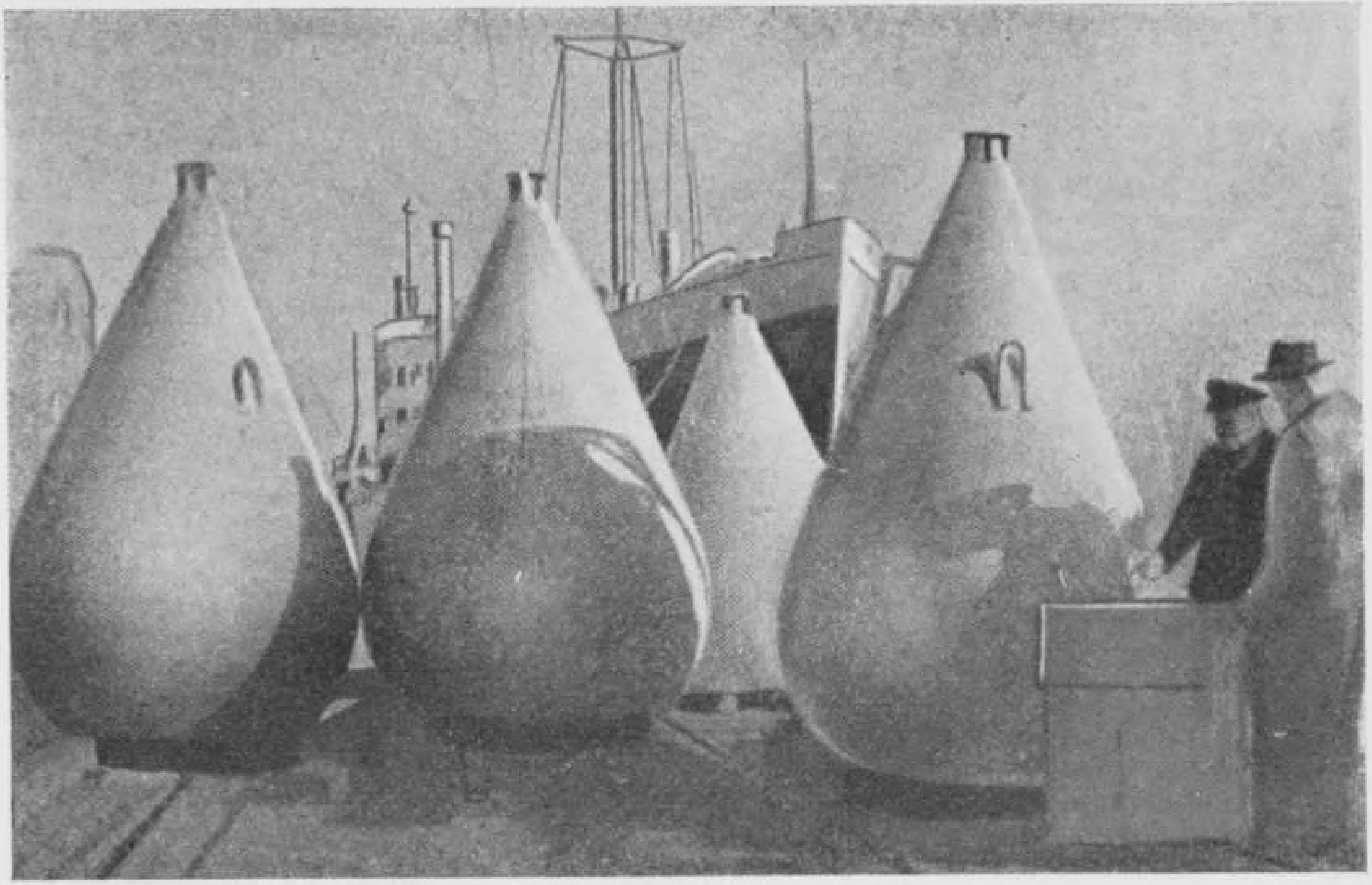
Met deze tak van dienst heeft de Gouvernements Marine geruime tijd te maken gehad.

In den beginne berustte het toezicht op de bebakening van de vaarwaters van de archipel bij de hoofden van het gewestelijk bestuur. Met de uitvoering van de werken waren de havenmeesters belast, die daarbij gebruik maakten van de diensten der civiele openbare werken. Bij voorstellen tot het plaatsen van bakens diende het Departement van Marine van advies. Nadat er in 1855 een inspecteur benoemd was voor de „Bebakening, Kustverlichting en Loodswezen", ging deze dienst in '67 over naar het Departement van Marine, waarvan het een afdeling werd.

Oudtijds was die bebakening nogal eenvoudig: men heide palen op plaatsen die de scheepvaart moest vermijden. Ook metselde men wel op een rif een baken van koraalsteen, zoals die nog te zien zijn in de Spermonde-archipel bij Makassar. In 1855 werden er voor het eerst ijzeren tonnen gelegd op de ree van Banjoewangi, die op de



Het recherchevaartuig „Brak", zusterschip van de „Dog", „Hazenwind" en „Spits", in 1899 gebouwd, dat nog dienst deed in 1935



Voor de Indische Archipel bestemde boeien, op de wal te Rotterdam gereedstaande voor verscheping

(Photo Dagblad Scheepvaart, Rotterdam)

Fabriek voor de Marine en het Stoomwezen te Soerabaja vervaardigd waren. Allengs werd deze drijvende bebakening — die men nu gaandeweg betonning ging noemen — uitgebreid, en wel met de zgn. Herbertstonnen, die in Nederland werden gemaakt, in stukken verzonden en te Soerabaja in elkaar gezet.

Daar zowel het aantal staande als drijvende bakens (tot welke eerste ook de kustlichten behoorden) groter werd, voelde men de behoefte aan een vaartuig dat niet alleen herstellingen kon uitvoeren maar dat ook het materiaal zou kunnen vervoeren, d.w.z. de tonnen zelf en de bouwstof waaruit de staande bakens werden opgetrokken. En zoals de Gouvernements Marine zelf met vallen en opstaan en met allerlei tegenslagen is opgegroeid, zo is er ook bij de dienst van de bebakening voorgesteld en onderzocht, geprobeerd en verworpen totdat men — na tientallen jaren experimenten die veel op een lijdensgeschiedenis leken — te langen leste tot een organisatie met mooie schepen is gekomen waaraan het uitbreken van de tweede wereldoorlog een einde heeft gemaakt.

In 1861 toch vroeg de dienst om een werkschip, door stoom gedreven, dat herstellingen zou kunnen uitvoeren. De regering stond slechts twee

zeilschepen toe, die weldra zeer slecht „bezeild" bleken te zijn: men kon ze alleen bij ruime wind goed besturen. Daarop wilde de overheid de „Draak" van de Gouvernements Marine beschikbaar stellen, die bijzonder slecht voldeed bij de eigen dienst, maar waarbij dan een kostbare verbouwing nodig zou zijn. Men wees dit af.

Nadat er in '65 wederom een vergeefse poging was gedaan, het gouvernement te bewegen een stoomschip toe te staan, boekte men drie jaar later het succes dat er te Fijenoord een soortgelijk vaartuig zou worden gebouwd als men in Holland voor hetzelfde werk had (de „Frans Naerebout"); dit werd de „Argus". Eind Maart 1870 vertrok deze bescheiden stomer uit Hellevoet om de reis via de Kaap te ondernemen, maar moest wegens onzeewaardigheid na enkele dagen terugkeren. Een half jaar later koos hij opnieuw zee, en daar inmiddels het Suezkanaal geopend was, kon hij nu de reis in precies vier maanden doen. In Indië aangekomen, onderging het schip allerlei veranderingen die het meer geschikt moesten maken, doch het voldeed niet; het kon maar weinig materiaal vervoeren en ook geen vaartuigen met materiaal op sleeptouw nemen.

Beoogde men met het aanschaffen van de „Argus" een boot te krijgen die de Javazee en aan-

grenzende wateren zou kunnen bevaren en daarheen het benodigde brengen, men bleek misgetast te hebben en was genoodzaakt hoge bedragen te blijven betalen aan huur voor particuliere schepen die dat wél konden doen.

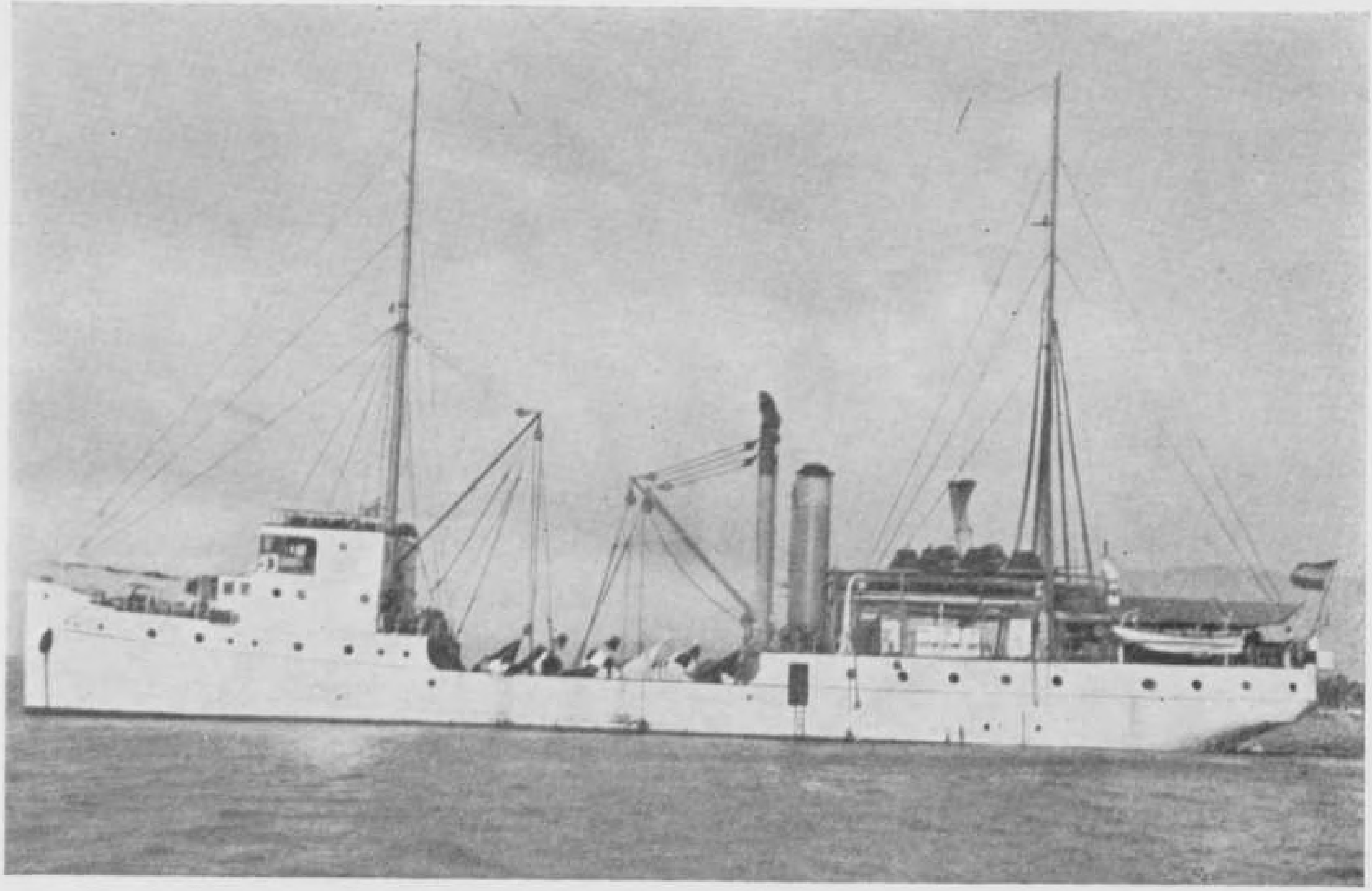
In '79 deed men het voorstel, een nieuw schip te krijgen en dit te bemannen met personeel van de Gouvernements Marine. De regering willigde dit niet in; toen de Commandant Zeemacht in '84 daar weer op aandrong, overwoog men eerst een stoomhopperbarge van Openbare Werken te Batavia over te nemen en te verbouwen, vervolgens de „Argus" te ruilen tegen een schip van de G. M.; eindelijk, toen men die boot helemaal niet meer kon gebruiken, werd er opdracht gegeven te Rotterdam een nieuw stoomtransportschip op stapel te zetten. In '88 arriveerde dit, „Lucifer" genaamd, en dit heeft een kwart-eeuw dienst gedaan, hoewel de verblijven voor de Europeanen practisch onbewoonbaar waren door de hitte (ze waren in het voorschip aangebracht) en door de gebrekkige ventilatie.

In '89 werden de vaartuigen van deze tak van dienst officieel afgescheiden van de Gouvernements Marine, maar het personeel van deze laatste kon er op gedetacheerd worden, en dit is voortdurend gebeurd doordat er moeilijk Europees

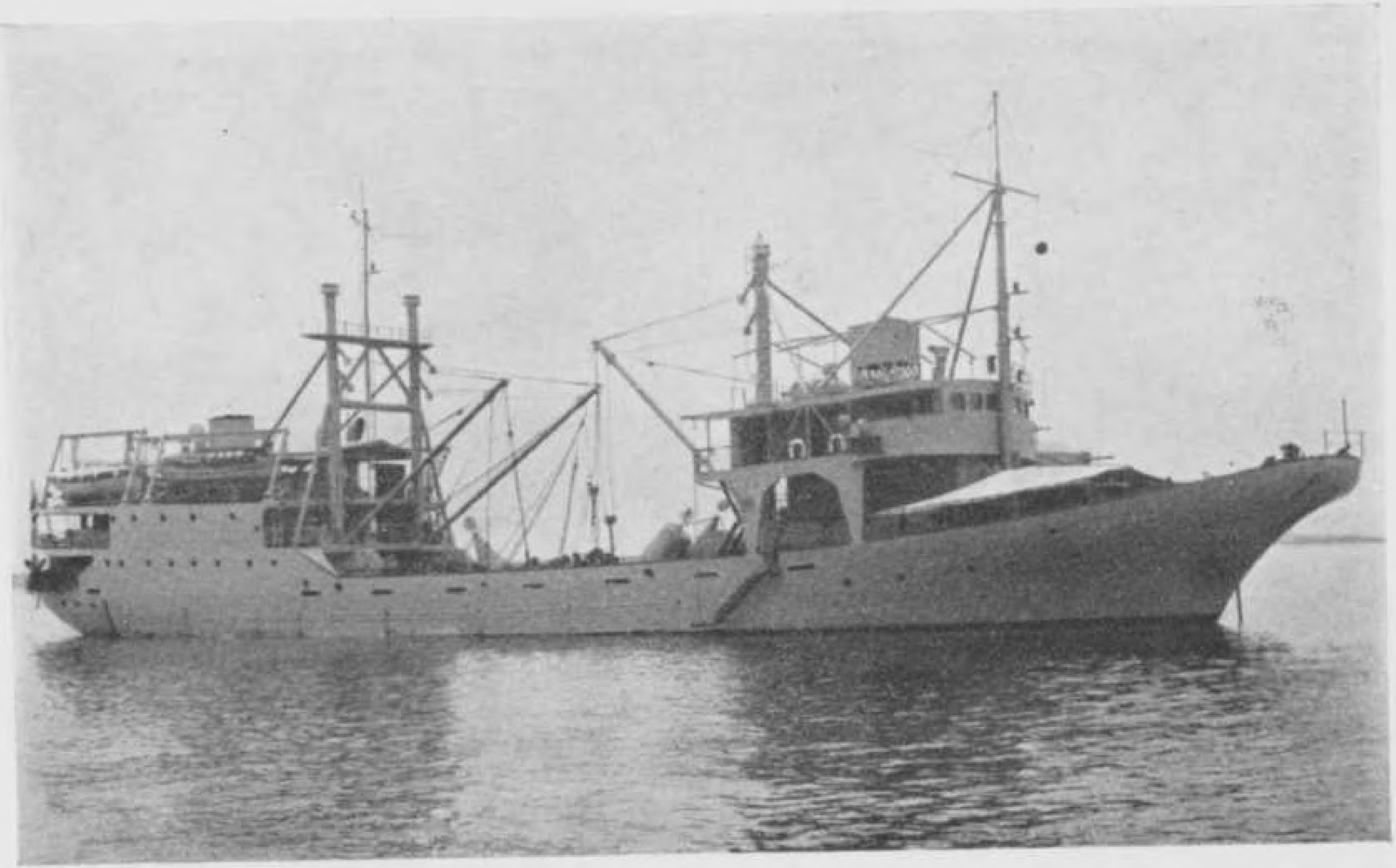
personeel voor was te krijgen. Uitkomst bracht onze G.M., die voor de ondankbare karweitjes moest opdraaien.

Het jaar tevoren was de eigen „vloot" van de bebakeningsdienst iets uitgebreid, althans gemoderniseerd. Men had van Openbare Werken een hopperbarge, de „Cheribon", overgenomen en te Soerabaja veranderd; zo kwamen er twee laadmasten-met-laadboom om de tonnen aan boord te hijsen, waarvan er een dozijn in het ruim konden worden neergezet. En in '86 had het gouvernement de hopperbarge „Sperwer" overgenomen van de Bataviase Havenwerken, die verbouwd, en thans werd die nog eens weer verbouwd tot bebakeningsvaartuig. Deze „Sperwer" heeft het lang uitgehouden, want na de eerste wereldoorlog voer hij nog rond, bij gebrek aan schepen voor de betonning.

In 1904 heeft men de „Cheribon" vervangen door de „Pharus", waarbij het nieuwe was dat deze een gashouder van 700 m^3 bezat, daar de lichtboeien allengs meer en meer een gasverlichting hadden gekregen. De „Pharus" had ook zijn gebreken: de werkruimte aan dek was te klein; hij stuurde aanvankelijk slecht en bleek te kort te zijn. In de loop der jaren werd dit verholpen. Maar hij



Het bebakeningsvaartuig „Pollux", in 1942 te Soerabaja tot zinken gebracht



Het nooit als zodanig dienst gedaan hebbende model-bebakenings- en bergingsschip „Poolster", vlak voor de oorlog gebouwd en in 1942 te Tandjong Priok vernietigd

bleef te smal, te „rank", en helde te veel bij het lichten van een zware gasboei.

De „Hoofd-Inspecteur Zeeman", kortweg de „Zeeman" genoemd, die in 1909 te Amsterdam gebouwd werd, mocht deze tekortkomingen niet vertonen. Maar ook deze moderne boot, met een machinevermogen van 800 P.K., een stoomlier en electrisch licht, stuurde slecht, doordat de stoomstuurmachine te zwak was. Niettemin heeft ze goede diensten bewezen en was ze in 1942 nog in functie.

In 1913 is de „Orion" er bij gekomen, daar de „Lucifer" ouderdomsgebreken begon te vertonen. Een viertal jaren heeft zij dienst gedaan en is toen naar de Gouvernements Marine overgegaan, voor het verrichten van hydrografische werkzaamheden.

Doordat de scheepvaart in de Indische wateren voortdurend toenam, viel er telkens meer op het gebied van betonning en kustverlichting te doen, en aldus zette men in 1913 op het marine-etablissement te Soerabaja de „Castor" op stapel, het eerste motorschip bij de Bebakening, met een Dieselmotor van 350 P.K. Het kwam in 1915 in dienst; het had geen gasruim maar kon hele lichttorens aan boord nemen.

Toen de „Lucifer" het definitief aflegde, be-

sloot men te Amsterdam de „Pollux" te doen bouwen; de eerste wereldoorlog kwam er echter tussen en zo werd deze boot pas in 1923 opgeleverd. De bouwkosten bedroegen bijna een millioen.

Aangezien men een bebakeningsschip verlangde dat tevens als bergingsvaartuig kon optreden, bestelde men in 1938 zulk een boot bij de N.V. Droogdok Mij. „Tandjong Priok". Dit werd de „Poolster", een buitengewoon mooi schip, uitgerust met alles wat het voor zijn dubbel doel zo effectief en efficient mogelijk zou maken. Helaas heeft het zijn prestaties niet kunnen tonen: in Januari 1940 vertrok het naar de Zuid-Chinese Zee en daarna werd het oorlog ook in het Oosten.

Om dit hoofdstuk te besluiten vertellen we nog dat er in 1897 in Indië een tachtigtal grote en kleine kustlichten waren die geregeld gecontroleerd, etc. moesten worden, en dat hun aantal in 1932 tot 565 uitgedijd was. Daarnaast bestonden er „te water" 485 bakens en 327 tonnen. Niet alleen slaan deze bakens en tonnen soms van hun ankers en drijven weg, waarna ze opgespoord of vervangen moeten worden; men heeft ze ook op gezette tijden „binnen" te halen, van wieren en schelpen te ontdoen (en de aangroei is in de tropen formidabel) en ze opnieuw te teren of te

schilderen, Terwijl bij sommige boeien door een defect, bijvoorbeeld na zwaar weer, het licht niet meer brandt en men daar ook iets aan moet doen. Buiten deze grotere karweien heeft men het dagelijkse werk van het, nu hier dan daar, bijvullen van de brandstof voor de verlichting. Het gas voor die boeien werd gestookt in de vetgasfabrieken te Soerabaja, Palembang en Belawan-Deli; en in de fabriek op het marine-etablissement in eerstgenoemde plaats — die onder leiding stond van een hoofdwerktuigkundige van de Gouvernements Marine — vervaardigde men het blauwgas, dat in vloeibare toestand onder hoge druk in flessen verscheept werd. Het herstellen van installaties en lampen van de kustverlichting geschiedde in de werkplaats te Batavia. Men begrijpt hieruit, dat er een onafgebroken va-et-vient tussen genoemde havens en de overal verspreid liggende bakens en lichten plaats had met de schepen die tot taak hadden te zorgen dat alles functioneerde; op welke boten, gelijk we reeds zeiden, het de mannen van de Gouvernements Marine waren die, kampend met allerlei onvolkomenheden of ernstige gebreken, de kop er voor hielden en inderdaad bereikten dat de hele zaak steeds in orde was.

VI

STEUN AAN EXPEDITIES

Het zal onze lezer zijn opgevallen dat er bij de zee- en rivierverkenningen bij Nieuw-Guinea tot dusver meest sprake is geweest van de Noordkust, met Manokwari als centraal punt. Pas in de twintigste eeuw is de exploratie van de Zuidkust grondig ter hand genomen, en ook hierin heeft de Gouvernements Marine het hoofdaandeel gehad.

Niet dat men daar nooit iets aan had gedaan. In 1826 was de tot de oorlogsmarine behorende brik „Doerga" zó ver langs de Zuidkust gevaren dat men bijna de grens bereikte van het Nederlandse en het Engelse territorium. Een eind Westelijk daarvan verkende men enigszins wat men hield voor een groot schiereiland, aan welks Oostkant men een riviermonding meende te zien en die men een riviernaam gaf. Men voer om het schiereiland heen, noemde een kaap naar de commandant van de brik en een riviermonding aan de Noordoostkant naar het schip zelf. Merkwaardig wel, dat men zulk een groot in zee uitstekend gebied, groter dan Bali of Lombok, na twee

eeuwen Oost-Indische Compagnie, nog helemaal niet kende.

Enige jaren later echter, in '35, stelden de schoeners „Postillon" en „Serren", eveneens onder bevel van luitenants ter zee, een dieper gaand onderzoek in en bevonden dat ze niet met een schiereiland te doen hadden doch met een enorm eiland, dat door een straat van het „vasteland" van Nieuw-Guinea gescheiden was, welke straat bestond uit... de twee „rivieren" die de „Doerga" respectievelijk aan de Zuid- en aan de Noordkant beoosten het „schiereiland" had ontdekt. Daar deze doorvaart door de beide schoeners voltooid werd op de verjaardag van 's konings dochter, prinses Marianne, noemde men de straat naar haar. Het eiland kreeg de naam van 's konings kleinzoon, prins Frederik Hendrik, de eerste Oranjevorst die zich later aan het zeewezen zou wijden, veel daarvoor zou doen en zelf schepen commanderen, en die daarom naderhand de erenaam „de Zeevaarder" verwierf. Van het „vasteland" in die buurt wist men intussen nog niets, bijvoorbeeld niet dat er een geweldige rivier, de Digoel, stroomde, die veel later pas bij een groter publiek bekend werd door het kamp voor politieke gevangenen dat men er inrichtte.

Zo werd het 1903 eer het bestuurshoofd van

Zuid-Nieuw-Guinea van inheemsen van het bestaan van die rivier vernam, en de gezaghebber W. de Jong met het s.s. „Van Doorn" van de Gouvernements Marine de monding van de Digoel ontdekte en een deel van de benedenloop verkende en in kaart bracht. Het trok toen reeds de aandacht dat er bij het ophalen van het anker eigenaardig geel slib bovenkwam, wat de vraag deed rijzen of de bodem wellicht alluviaal goud bevatte, en of dit misschien ook in de losse stenen zou zitten die men er aantrof en die men nergens anders aan de Zuidkust vindt.

De „Van Doorn" ontdekte op deze reis nog vier andere stromen, en het jaar daarop maakte dezelfde gezaghebber een tocht met de „Lombok" langs de Zuidwestkust. De „Flamingo" van de G. M. vond vervolgens een baai die nu nog naar dat schip heet.

Het eerste grondige onderzoek betreffende de Digoel had in 1905 plaats met de „Valk". Leider was de oud-zeeofficier Posthumus Meyes, die het jaar tevoren op de reis met de „Lombok" de leiding had gehad. Men vertrok van Merauke, voer door de Prinses-Marianne-Straat (waar men twee keer een Papoea als gids en tolk aan boord nam) en moest om een grote modderbank heen varen om ten Noorden van de riviermond te kunnen

ankeren. De toegang tot de Digoel is tegenwoordig aan de Zuidkant, doordat de bank, precies zoals de zandbanken aan onze kust „wandelen" en zich in een mensenleeftijd een geducht eind kunnen verplaatsen, nu op een andere plek is komen te liggen.

Toen de „Valk" de volgende dag naar binnen ging, bleek de rivier heel goed bevaarbaar te zijn; de invloed van het getij is dan ook ruim 300 km stroomopwaarts nog merkbaar. De bevolking was er schaars; om de kolen te sparen besloot de gezaghebber na een week niet verder te varen, maar de verkenning voort te zetten in sloepen, of liever met de stoomsloep en daarachter de jol (een scherpgebouwde sloep), en dan de barkas (de grote sloep, met militairen) en achteraan de vlet (de platte roeiboot): voorzeker een indrukwekkende stoet. Alle vaartuigen waren zwaar beladen en zo schoot men maar langzaam op. Doch men stelde vast dat de Digoel geen verbinding had met het stroomgebied van de grote rivier op Engels territorium, de Fly River. Van vliegen gesproken: door in de sloepen op het water te overnachten had men minder last van muskieten dan aan de wal. Ruim een week lang voer men aldus voort en toen had men een afstand stroomopwaarts afgelegd van meer dan vijf honderd kilometer. Door

de was van het water werd de stroom toen zó sterk, dat men er niet langer tegen op kon komen. Men bevond zich nog altijd in de vlakte, bespeurde niets van het bergland, terwijl de Digoel toch zijn oorsprong neemt bij de later ontdekte Julianatop, die bijna even hoog is als de Mont-Blanc. Men voer nog een zijrivier een kleine dertig kilometer op, en liet zich daarna snel stroomafwaarts drijven en kwam weer bij de „Valk". Deze lichtte het anker en keerde langs dezelfde route naar Merauke terug, waarbij men in de Prinses-Marianne-Straat de meegenomen gidsen (als tolk waren ze niet nodig geweest, daar de waargenomen Papoea's zich òf dreigend òf vreesachtig toonden) netjes aan hun kampongs afzette.

Inmiddels had men ook nog eens een onderzoekingstocht naar de Noordkust gemaakt, met de „Zeemeeuw" van de G. M., die onder commando van de gezaghebber J. W. van Nouhuys stond. Deze was tevens geoloog en naderhand zou hij met mr. H. A. Lorentz de eerste zijn die het Sneeuwgebergte op Nieuw-Guinea beklom. De leider van de expeditie was prof. dr. Arthur Wichmann. Men wilde een huis voor de onderzoekers optrekken beoosten de Humboltbaai en sloeg daartoe aan dek van de „Zeemeeuw" een grote hoeveelheid atap (gedroogd palmblad) en geba-

gaba (sagoblad), beide voor dekbedekking, op. Te Manokwari gearriveerd, laadde men dit materiaal over op een stomer van de K.P.M., die het verder zou vervoeren, en ging de „Zeemeeuw" Zuidwaarts om de Geelvinkbaai te verkennen en wel naar het plaatsje Sari, waar men een primitief inheems bouwwerfje voor prauwen aantrof. Daarna trok men het land in, waar een kolenvindplaats moest zijn, en na een moeilijke tocht (het regende zwaar) ontdekten Wichmann en Van Nouhuys die ten slotte aan de rivier de Wasiani.

Hierna zette de „Zeemeeuw" koers naar de Humboldtbaai, waar het huis inmiddels gereed was gekomen. Men nam er zijn intrek en maakte van daar uit verschillende excursies naar het Sentanimeer, het grootste van Nieuw-Guinea. Men wilde dit bevaren, maar de daar gebruikt wordende prauwen waren te klein voor een Europeaan, en zo liet men een vlet over land dragen naar het meer. Men beklom ook het Cycloopgebergte, voer de grensrivier tussen het Nederlandse en het toenmalige Duitse Nieuw-Guinea op (welke tocht mislukte door onervarenheid van de roeiers), en slaagde er in, de geheime vindplaats van het chloromelaniet te ontdekken, het materiaal waaruit de stenen bijlen en sagokloppers van de Papoea's werden vervaardigd. Dan keerde men naar

de „Zeemeeuw" terug en vond vervolgens nog kolenlagen in de bedding van een riviertje, de Erisangra. De terugreis maakte men met grote omwegen, om hier en daar afgelegen eilanden te bezoeken, en ging zo tot de Mapia-groep, ongeveer twee honderd kilometer pal ten Noorden van Manokwari gelegen. Het schip bracht zijn gasten daarna via Ternate en de Minahassa op Celebes naar Soerabaja.

Had dus de gouvernemensstomer „Zeemeeuw" zelf niet deelgenomen aan de eigenlijke ontdekkingstochten in de binnenlanden, met een andere boot van de G. M. was dit anders. Het betrof het s.s. „Zwaluw", dat een eervolle staat van dienst had en afgekeurd was, en dat als bivakschip zou fungeren bij de eerste expeditie naar het Sneeuwgebergte, in 1907.

De gezaghebber van de „Valk", Hondius van Herwerden, die veel voor het bekend worden van de Zuidkust van Nieuw-Guinea had gedaan, had een jaar jaar tevoren de juiste ligging van de Wilhelminatop bepaald, het bronnengebied van de Lorentzrivier, welke stroom voor het eerst in 1906 door de „Valk" verkend werd en die toen nog Noordrivier heette. Mr. Lorentz was de leider van de expeditie die het jaar daarop werd uitgezon-

den door het Indisch Comité voor Wetenschappelijke Onderzoekingen te Batavia om te trachten het Sneeuwgebergte te bereiken. Verder nam daar onder anderen de gezaghebber van de „Zeemeeuw", Van Nouhuys, aan deel, zoals we al hebben aangestipt.

De „Valk" nam te Soerabaja de „Zwaluw" op sleeptouw, welk vaartuig tot woonhulk verbouwd was. De machines waren er uit genomen en de machinekamer werd ingericht tot proviandmagazijn, de ketel deed dienst als waterreservoir, de kolenruimen bevatten de brandstof voor de stoomsloepen. Boven de verschansing konden netten worden gespannen om onwelkom bezoek te weren; hoog boven het dek kon een gasgloeilamp hangen die voor de veiligheid 's nachts een lichtkring om het schip uitstraalde. De „Valk" bracht de „Zwaluw" naar de Noordrivier, waar men zich op een eilandje installeerde, en de tocht ging nu naar boven met sloepen. Na zeven weken varens de rivier op moest men verder marcheren, en twee volle maanden later bereikte men een hoogte van 2300 meter, die men naar de assistent-resident van Merauke het Hellwiggebergte doopte. Toen keerde men terug, en na een zwerftocht van weer zeven weken kon men met de „Valk" huiswaarts gaan.

Deze verkenning was niet meer dan een inleiding geweest tot de grote expeditie die in 1909 naar het Sneeuwgebergte vertrok. Weer berustte de leiding bij mr. Lorentz. Ditmaal scheepten er zich te Soerabaja ook 87 Dajaks in, aangeworven op de Oostkust van Borneo, die als transportarbeiders goed werk zouden verrichten, benevens een dozijn Soendanezen, die echter tegenvielen. Als dekkingsdetachement gingen er een veertigtal militairen mee (onder wie vijf Europeanen), en dan nog twintig Dajakse dwangarbeiders. Beide laatste categorieën kwamen aan boord van de „Valk", die ook nu een bivakschip zou slepen, en wel de afgekeurde „Arend" van de Gouvernements Marine, die nagenoeg op dezelfde manier was ingericht als de „Zwaluw" die de vorige keer meeging. Alleen had de „Arend" een eigen stoomsloep, jol en vlet.

Daar er in de contreien die men wilde bezoeken practisch niets te krijgen was, moest men voor dit grote gezelschap een hele voorraad levensmiddelen meenemen – de reis uit en thuis zou zeven à acht maanden duren – en we kunnen ons begrijpen dat de G. M.-ers van die tijd stonden te kijken van quantums victualie als 2000 kilo suiker, 3500 kilo gedroogd vlees en vis, 4500 kilo katjang hidjau of idjoe (groene erwten, speciaal tegen

bèri-bèri) en 12.000 kilo rijst. Op onze tegenwoordige zeevarenden, die aan moderne cargalijsten gewend zijn, maken zulke getallen weinig indruk, nu elk vrachtschip van 6 à 7 duizend ton in één reis zoveel in zijn ruimen stouwt voldoende om een stad als Amsterdam drie maanden lang te voorzien van een bepaald artikel; maar voor zulk een expeditie waren het toch aardige getallen.

Langs de Kleine Soenda Eilanden en de Aroe Eilanden voer men naar de Noordrivier en daar werd de „Arend" op vrijwel dezelfde plaats gestationeerd als twee jaar tevoren de „Zwaluw". Vandaar ging men ook nu met de sloepen verder en liet ze achter bij het bivak dat men de vorige keer betrokken had. Langs de nu bekende route marcheerde men naar de kam van het Hellwiggebergte, bleef er een dag of tien, en toen begon de tocht naar het onbekende. Na dertien dagen zetten de eerste blanken de voet in de eeuwige sneeuw van Nieuw-Guinea. Het was er bitter koud en men toefde er niet lang: ruim een maand later was men weer bij de achtergelaten sloepen en met deze ging het vervolgens naar de „Arend" terug, die door de Dajaks uit tijdverdrijf met keurig houtsnijwerk verfraaid was. Aan de riviermonding teruggekomen, kon men zich nog niet dadelijk inschepen op de „Valk"; deze bracht

eerst een deel van de Dajaks naar Merauke, vanwaar ze per K.P.M. naar Borneo terugreisden; daarna moest het vaartuig naar de Engelse expeditie die in de buurt aan het werk was; maar toen kwam de „Java"' van de Gouvernements Marine om de „Arend" op sleeptouw te nemen. De tocht ging evenwel niet rechtstreeks naar Soerabaja, aangezien er eerst de Mimika-rivier moest worden aangedaan, waar de stoomsloep van de „Arend" ter beschikking werd gesteld van de Engelsen. En daarna sloeg men de weg naar huis in, doch kon nog niet laten er een omweg van te maken: via Ambon en Makassar kwam men eindelijk op het uitgangspunt terug.

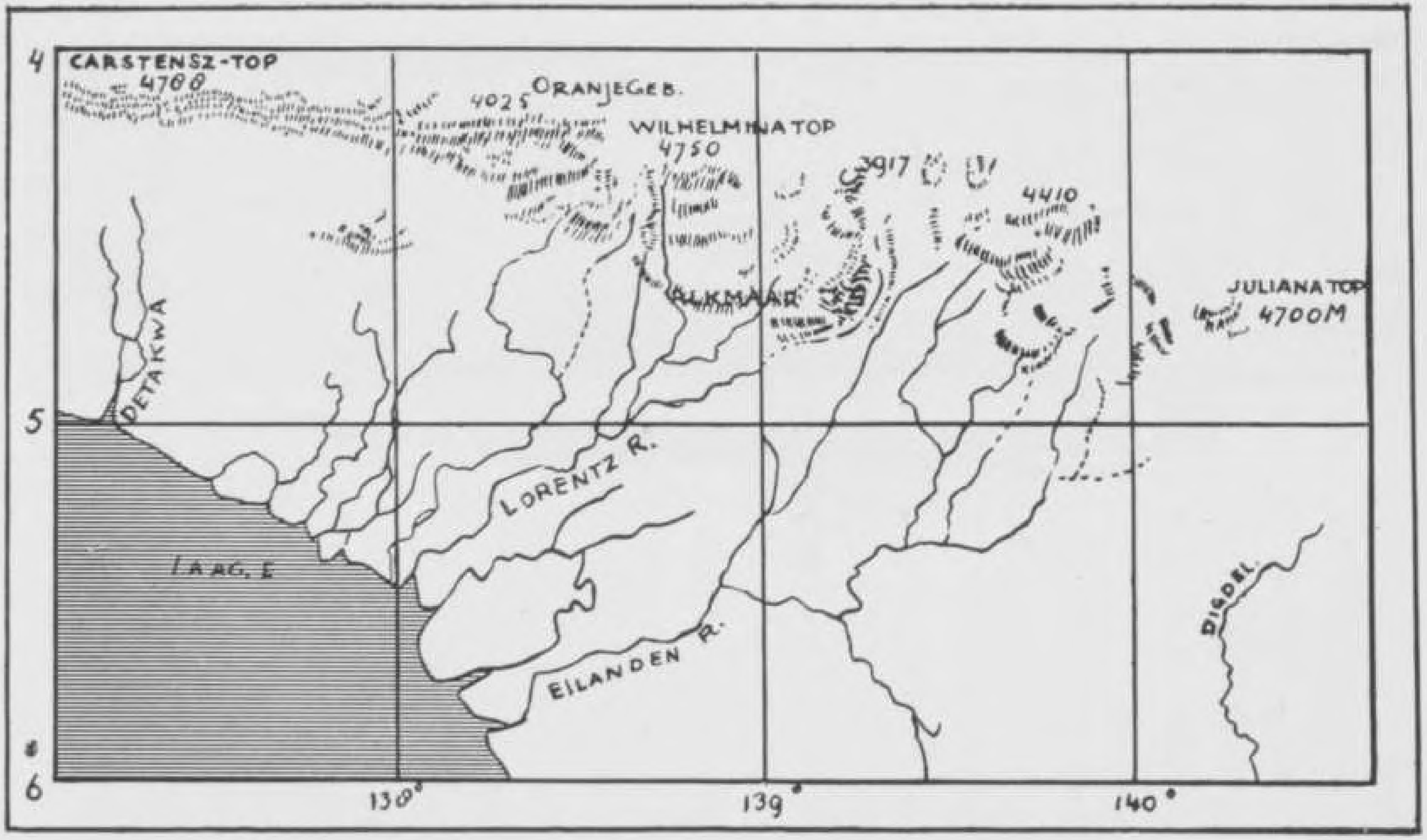
Over genoemde Engelse expeditie valt het volgende te vertellen. Uit het relaas blijkt dat de Gouvernements Marine ook hier veel steun verleende.

Toen de Hollanders alweer bekomen waren van de kou van het Sneeuwgebergte en met hun sloepen de Noordrivier afzakten naar de ligplaats van de „Arend", kwam in de mond van de in de nabijheid lopende Mimika-rivier het s.s. „Nias" van de G. M. ten anker en ontscheepte een Engelse expeditie die te Priok aan boord was gegaan. Voorts had men op Ambon en de Kei Eilanden dragers

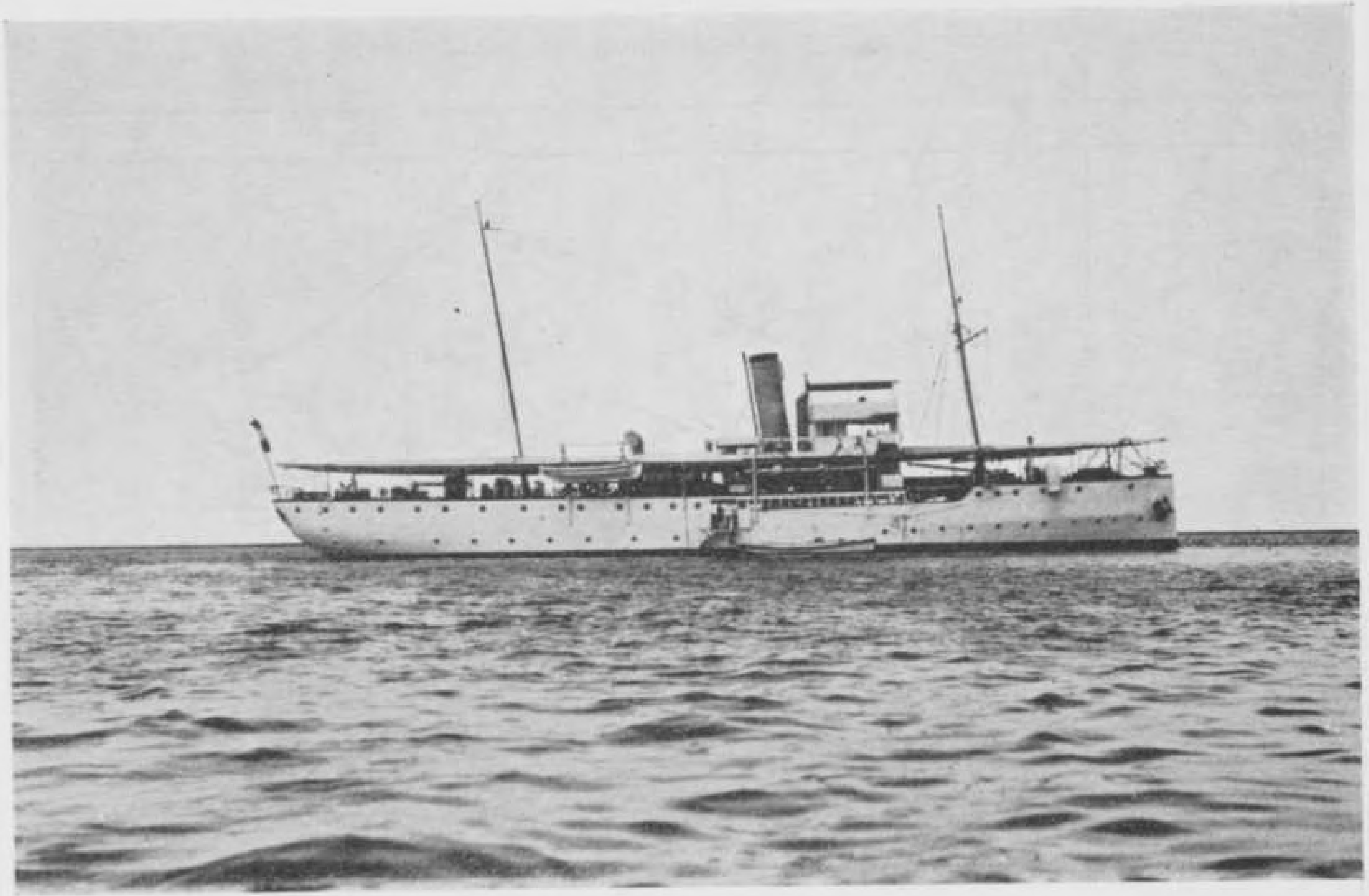
aangenomen, en na de ontscheping stoomde de „Nias" naar de Aroe Eilanden om daar nog een honderdtal Ambonezen af te halen die er door de K.P.M. aan wal waren gezet. De eerst meegebrachte voldeden in het geheel niet en van de tweede bezending zocht men de betere uit. Met de stoomsloepen, door het Indische gouvernement beschikbaar gesteld, hadden de Engelsen nog minder succes, en hun grootste tegenslag was al dadelijk dat één van de leiders op jacht verdronk. Het werd hun al spoedig duidelijk dat de door hen gekozen rivier niet de meest geschikte was om het Sneeuwgebergte te bereiken; niettemin exploreerden ze het stroomgebied en ontmoetten ze een bergstam, die een dwergstam was, de Tapiro's. Elke twee maanden stuurde het gouvernement hun een schip uit Ambon met voorraden, maar omdat het leger het gebied van de Eilandenrivier en van de Oetakwa, ook in die streek, onderzocht en deze ondernemingen geproviandeerd werden uit Merauke, besloot men weldra ook de Engelse expeditie te voorzien van deze nederzetting uit en dit werd opgedragen aan de „Valk". Terwijl dr. Wollaston, van de Engelsen, die met dit schip een bezoek aan Merauke bracht, waarbij men de Oetakwa en ook de Eilandenrivier aandeed, het inzicht kreeg dat eerstge-

noemde stroom veel beter tot het doel zou leiden dat hij zich gesteld had dan de Mimika, beëindigde de commandant van het detachement aldaar, luitenant De Bie, juist zijn tocht, waarbij hij, zonder bijzondere uitrusting, tot op dertig kilometer van de sneeuwgrens gekomen was. (De „Valk nam het detachement aan boord en voer er de Eilandenrivier mee op tot 200 kilometer van de monding; waar de ons welbekende „Zwaluw" lag, wederom dienst doend als bivakschip, en zette er een deel van het detachement af. Te Merauke nam de „Valk" nieuwe dragers op voor de Engelsen en bracht ze naar de Mimika.)

Dr. Wollaston voelde er niet veel voor, door te gaan aan de rivier die hem zo had teleurgesteld; daar de Engelsen bovendien veel zieken hadden, besloten ze van verdere pogingen af te zien. Juist op dat ogenblik verscheen er de „Zwaan" van de Gouvernements Marine, met 38 Dajaks, naar de Mimika geëxpedieerd door toedoen van een comité te Londen en met medewerking van de Radja van Serawak in Brits Borneo. Maar het was te laat – dit aantal was bovendien te klein – en men zond ze terug. Met behulp van de „Zwaan", van Hare Majesteit's „Mataram" en van de „Van Riebeeck" van de Paketvaart keerde de Engelse expeditie huistoe.



Rivieren van de Zuidkust van Nieuw-Guinea



s.s. „Edi", van 1897. Nam aan de expeditietochten naar Nieuw-Guinea deel

Wollaston gaf de moed niet op en wilde een nieuwe tocht ondernemen, en wel langs de Oetakwa en dan verder zien te komen dan luitenant De Bie geweest was. In 1912 ging hij opnieuw scheep en wederom was het de „Valk" die hem aan boord nam en het gezelschap naar de Oetakwa bracht. Een dekkingsdetachement onder bevel van luitenant Van de Water vergezelde de expeditie. Men volgde geheel de route van De Bie, en nadat het er op geleken had dat men door gebrek aan levensmiddelen moest terugkeren, doch waarvan Van de Water de Engelsen kon voorzien, bereikte men drie en een halve maand nadat men voet aan wal had gezet de sneeuwgrens. Luitenant Van de Water was de eerste die dit gebied betrad, na met behulp van een touw, door een Papoea aangebracht, een 35 meter hoge bergwand te hebben beklommen. Men bevond zich op 4350 meter hoogte, aan de voet van de gletsjer tussen de beide toppen van het Carstenszgebergte, die resp. 4754 en 4788 M. hoog zijn. Daar het slecht weer werd, aanvaardde men de terugreis en een maand later verliet men Nieuw-Guinea weer per s.s. „Valk".

De derde maal dat Europeanen de eeuwige sneeuw bereikten was bijna op hetzelfde tijdstip

dat Wollaston's tweede expeditie dit deed: was de „Valk" op 16 September 1912 de Oetakwa binnengevaren, de zevende van die maand was de „Edi", met de „Arend" weer als bivakschip op sleeptouw, de Noordrivier oftewel Lorentzrivier binnengelopen. Het betrof een wetenschappelijke onderzoekingstocht, uitgestuurd door de Maatschappij ter Bevordering van het Natuurkundig Onderzoek der Nederlandsche Koloniën. Deze had aanvankelijk veel hooi op haar vork willen nemen door de expeditie voor te schrijven langs de Lorentzrivier naar de Wilhelminatop te trekken en dan het hooggebergte over te steken om het stroomgebied van de Mamberano te bereiken en zo naar de Noordkust te gaan, maar de gezaghebber der Gouvernements Marine Van Nouhuys, die men had aangezocht als leider op te treden, had op de enorme moeilijkheden van zulk een „doorsteek" gewezen en zich niet beschikbaar gesteld. De plannen waren toen teruggebracht tot een exploratie van het Oranjegebergte, tussen de Wilhelminatop en de Carstensz-toppen in gelegen. Een reeks deskundigen en geleerden maakten deel uit van deze wetenschappelijke expeditie, aan wie uiteraard wederom een dekkingsdetachement en een ploeg Dajaks waren toegevoegd. Men volgde in hoofdzaak de route van Lorentz en Van Nou-

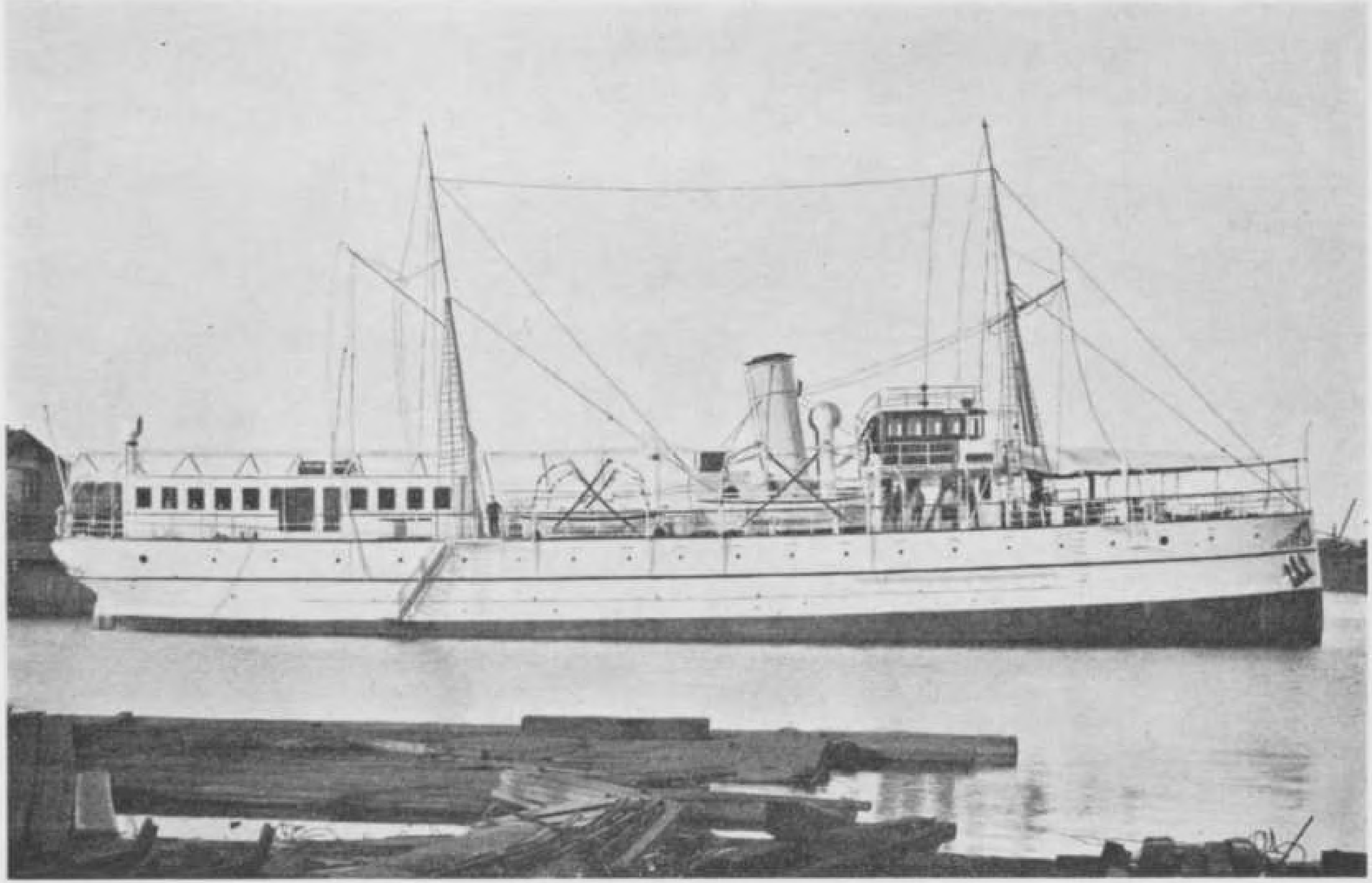
huys van 1909, maar waar deze beiden alleen de kam van de Wilhelminatop hadden bereikt, wist men thans de top-zelf te beklimmen. Dat gebeurde op de 21ste Februari 1913, ruim drie weken nadat de Engelse expeditie langs de Oetakwa de sneeuw had betreden. Op de Wilhelminatop bleek het grootste sneeuwveld 300 meter lang en 100 breed te zijn; de grootste dikte van de laag bedroeg anderhalve meter, met daaronder een laag firn-sneeuw (grofkorrelige) van een halve meter.

Voor het transport terug naar Java verleende de Gouvernements Marine weer haar diensten.

Ten gevolge van de eerste wereld-oorlog kwam er voorlopig niets van verder onderzoek van de binnenlanden van Nederlands Nieuw-Guinea. Het werd 1920 eer men gelegenheid vond een grootscheepse expeditie in elkaar te zetten die van de Noordkust van het geweldige eiland uit zou trachten de Wilhelminatop te bereiken. Het Indisch Comité voor Wetenschappelijke Onderzoekingen te Batavia had er de stoot toe gegeven, en de taak van het militaire escorte zou ditkeer niet zozeer hierin bestaan dat men de onderzoekers begeleidde maar dat het detachement het pad zou effenen in die zin dat het vooruittrok en alvast de bivaks inrichtte.

We zeiden dat de onderneming groots was opgezet. Men zag er een kapitein van de Generale Staf, een overste van de marine. een kapitein der infanterie met enige luitenants, een Controleur B.B. uit Borneo met 100 aangeworven Dajaks, 100 Javaanse soldaten en 100 dwangarbeiders van Celebes. De marine had Hr. Ms. „Koetei" ter beschikking gesteld, de gouvernementsmarine de stoomschepen „Albatros", „Deneb" en „Edi"; toen het convooi te Manokwari gearriveerd was kreeg men ook nog het gewestelijke vaartuig „Pionier", speciaal geschikt voor de vaart op de rivieren. Men ging de Mamberamo op, en van dat ogenblik af voeren de boten van de G. M. druk heen en weer tussen het bivak aldaar en Ambon om alle benodigdheden voor de expeditie over te brengen, welke door de K.P.M. van Java naar Ambon werden gebracht. Daartoe behoorde onder andere vee.

We zullen hier geen verslag geven van alle bijzonderheden van deze ontdekkingstochten, daar dat buiten het kader van dit boek zou vallen; voor ons doel is echter vermeldenswaard dat de „Edi" op zeker ogenblik in de rivier op een rug van zandsteen liep en het achterschip bij vallend water droog kwam terwijl het voorschip met het water meezakte. Men richtte al verblijven voor de



Afbeelding van de „Valk" van 1903, die zoveel tot de exploratie van Nieuw-Guinea heeft bijgedragen

De „Albatros" — die na 1912 veel bijdroeg tot de exploratie van Nieuw Guinea — op de Mamberamo, in 1942 te Soerabaja tot zinken gebracht

equipage op de wal in, die daar zelfs al tuintjes ging aanleggen; echter begon het water na tien dagen te rijzen en weldra kwam toen de „Edi" vrij.

De expeditie was intussen ver naar het Zuiden getrokken; zó ver, door het eindeloze sombere woud dat zich van kust tot kust uitstrekt, tot men in een grote bebouwde vlakte belandde, bewoond door een tot toen toe onbekende stam dwerg-Papoea's die zich Timorini's noemde, en welk gebied men de Swartvallei doopte, naar de voorzitter van het Indisch Comité generaal Swart. Een keten van dragers onderhield de verbinding met het laatste kampement, maar hun aantal schoot tekort om nog verder Zuidwaarts te kunnen gaan, ofschoon men soms in de verte de besneeuwde bergtop zag. Na een verblijf van zes weken in de Swartvallei keerde men terug.

Te Batavia was men erg teleurgesteld dat de zo goed verzorgde expeditie het Sneeuwgebergte niet had bereikt, maar men sloeg de handen ineen om een nieuwe poging te wagen. Het grote bezwaar was de aanvoer van levensmiddelen.

Echter had men bemerkt dat de Papoea's van de Swartvallei de kaurischelp of katjesschelp als hun grootste schat beschouwden; de exemplaren

daarvan die ze bij zich droegen waren voor ruilhandel met de stammen uit de streek van de Mamberamo verkregen. In 1921 zond men nu een expeditie uit die als het vervolg op de vorige beschouwd moest worden en deze nam enige duizenden van die schelpjes mee. Hiermee heeft men wonderen kunnen doen. Voor één van die dingen droeg een Papoea een hele dag een vracht of kon men een blik zoete aardappelen kopen; voor acht of tien er van kocht men een varken. In de tweede wereldoorlog werd dan ook de hulp van de Papoea's met deze schelpen betaald; zo kreeg Hr. Ms. „Zuiderkruis" te Colombo opdracht om op een atol in de Maladiven een partij te verzamelen voor Nieuw-Guinea.

Dank zij de kaurischelp gelukte het marineoverste Kremer eind '21 met een dertig man op de hoogste spits van de Wilhelminatop te komen, 4750 meter boven de zeespiegel, een prestatie van de eerste rang. De geoloog dr. Hubrecht herkende daar de stenen pyramide, door Franssen Herderschee in 1913 opgericht, aan welke tocht, uit het Zuiden ondernomen, hij ook deel had genomen.

Tot slot nog een woord over de zgn. Amerikaans-Nederlandse onderzoekingstocht van 1926, waarbij bleek dat de manier waarop de Amerikanen de zaken aanpakten in een gebied waar zij

nooit ervaring hadden opgedaan dillettantisch was, zodat de reis weinig vrucht opleverde en eerder nadelig was voor het prestige der blanken. Het Smithsonian Institute, in samenwerking met de universiteit van Berkeley (Californië) zond deze expeditie uit, die onder leiding stond van prof. Matthew Stirling, nadat men contact gezocht had met het Indische gouvernement en het Indisch Comité voor Wetenschappelijke Onderzoekingen. De „Fomalhaut" van de G. M. vervoerde de deelnemers van Soerabaja naar de Mamberamo; de Amerikanen hadden o.a. bommen met traangas bij zich om zich tegen aanvallen van de Papoea's te kunnen verdedigen! Verder was er een vliegtuig aan boord, waarover Den Haag geadviseerd had het liever niet mee te nemen. Inderdaad kreeg men er in de binnenlanden last door met de bevolking, waardoor het voedseltransport voor de expeditie gevaar liep; Stirling droeg toen de leiding over aan Docters van Leeuwen, de directeur van 's Lands Plantentuin te Buitenzorg, die tot zijn gezelschap behoorde. Door de vluchten van het toestel raakte een bepaalde stam dermate overstuur dat hij een aanval met pijl en boog op het bivak ondernam; men moest van de vuurwapenen gebruikmaken en een man neerschieten eer de troep vluchtte.

De Amerikanen hebben er veel foto's gemaakt, maar de door Stirling gepubliceerde mdedelingen, dat wat zij hadden waargenomen allemaal onbekend was, waren wel heel naïef.

VII

DE MODERNISERING VAN HET SCHEEPSPARK NA 1900

De uitbreiding van het Nederlandse gezag over de buitengewesten dateert pas van het begin der twintigste eeuw. Dit bracht een toenemend verkeer tussen ettelijke eilanden mee, en daar de K.P.M., die in 1887 gesticht was, de eerste tijd slechts een beperkt aantal verbindingen kon onderhouden, kwam het er op neer dat de Gouvernements Marine hier een zich voortdurend uitbreidend arbeidsterrein vond, gelijk onze lezer al gezien heeft uit het overzicht betreffende het „openbreken" van Nieuw-Guinea. Daarbij maakte de politieke toestand het soms nodig dat er extra politietoezicht werd ingesteld, zoals in Atjeh, op Timor en op Celebes. Vaartuigen van de G. M. waren er allengs op een dozijn plaatsen gestationeerd geworden, van Oleh-leh in Atjeh tot op Ambon en Ternate toe (en soms waren dit in verband met plaatselijke onrust dubbele posten), terwijl er ook wel tijdelijke stationeringen zijn geweest, zoals te Manokwari en Merauke.

Weldra had men gebrek aan schepen, en kon

men ze eigenlijk niet missen wanneer ze voor revisie, wat op z'n tijd toch moest gebeuren, naar Java moesten en wat gauw een paar maanden tijd nam. Aldus moest men af en toe schepen van de marine lenen om varende te kunnen blijven. Onderwijl werden er nu en dan nieuwe in het moederland besteld. Op deze wijze kreeg men in 1901 het recherchevaartuig „Snip", dat na verloop van tijd op Timor in station kwam. Acht jaar na de in-dienst-stelling verging dit bij Soembawa; het had toen de regeringsgemachtigde Colijn aan boord, de naderhand welbekende politicus. Na een tocht van twee weken over land bereikten de opvarenden de bewoonde wereld weer.

In het algemen waren degenen die met de schepen van de G. M. verplicht waren te reizen weinig ingenomen met de passagiers-inrichting er van. Een verbetering bracht in 1903 de in ons verhaal reeds meermalen vermelde „Valk", die geleverd was door de Ned. Scheepsbouw-Mij. te Amsterdam, Nederland's grootste en het best geoutilleerde werf. Het merkwaardige bij dit schip was dat het stalen casco (de romp) een bedekking (een huid) van hout had, en dat dit hout weer met koperen platen was overtrokken (zgn. gekoperd), tegen het geweldige begroeien met planten en schelpdieren. Hoe sterk die aangroei enerzijds en

hoe effectief het middel anderzijds was blijkt wel hieruit, dat men het zeer bijzonder achtte dat de „Valk" wel een jaar lang kon buiten blijven zonder te dokken. Dit vaartuig met zijn ruime verblijven en uitstekende ventilatie is niet stok-oud geworden: in 1917 brandde het, op de ree van Ambon, gedeeltelijk uit, ten gevolge van een ontploffing van het carbid voor de verlichting, waarbij de jongste machinist om het leven kwam. Het schip werd op het strand gezet in de binnenbaai en is daar nog altijd te zien. Een roemloos einde voor een stomer die zoveel naam heeft gemaakt.

Bij de iets grotere schroefschepen „Albatros" en „Zwaluw", die in 1911 en '12 in Indië arriveerden, had men eveneens zulk een gekoperde houten verdubbeling aangebracht. Gestationeerd te Ambon en Ternate, hadden zij telkens met de exploratie van Nieuw-Guinea te maken en de rivieren aldaar op te stomen, waarbij ze nogal eens aan de grond kwamen te zitten maar dan gewoonlijk niet meer dan enkele koperen platen verloren. De „Zwaluw" werd later lichtschip, de „Albatros" voer nog in de Molukken toen de tweede wereldoorlog uitbrak.

Om in het gebrek aan scheepsruimte te voorzien had men tussen 1905 en '10 een vijftal flottieljevaartuigen van de marine overgenomen die

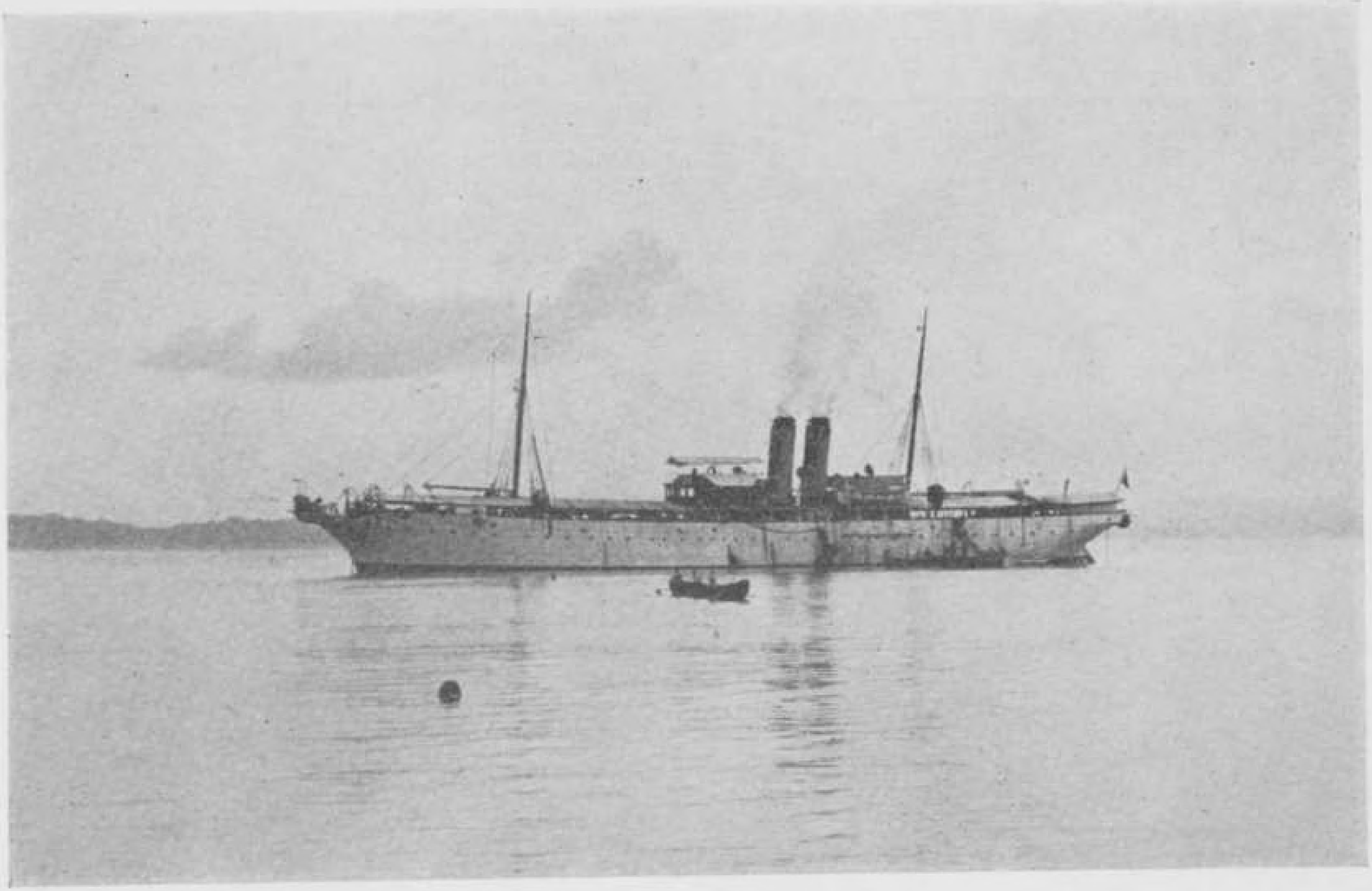
hun diensttijd er al ruimschoots op hadden zitten: de „Java" dateerde van 1886, de „Ceram" van '87, terwijl er ook de reeds eerder genoemde „Edi" toe behoorde, die nog een poos als cursus- en logementschip is gehandhaafd; de andere, waarvan er enkele vertimmerd waren, hebben het niet lang meer gemaakt.

Sedert 1913 is men ook schepen voor de G. M. gaan bouwen op het marine-etablissement te Soerabaja. Het eerste was de „Aldebaran", die niet geheel voldeed doordat hij te rank was. Daarom ontwierp men de in de eerste wereldoorlog in Nederland bestelde „Bellatrix", „Canopus", „Deneb" en „Gemma" wat breder. De in 1918 te Soerabaja voltooide „Eridanus" was weer te rank, maar een uitstekend schip bleek de aldaar in '23 vervaardigde „Fomalhaut". Echter werden de zusterschepen „Wega" en „Sirius" datzelfde jaar in Nederland gebouwd. De laatste, die zeer gerieflijk was ingericht, heeft met het Belgische kroonprinselijke paar Leopold en Astrid, tijdens hun reis in Nederlands-Indië, een tocht door de Molukken gemaakt. De Gouvernements Marine was inzake het zwakke punt, de passagiersaccomodatie, door deze vorstelijke geste wel gerehabiliteerd.

Het marine-etablissement zocht de vervolma-

Hoe de oude „Arend" tijdens het wachten op de terugkomst van een expeditie door de Dajaks met houtsnijwerk versierd werd

(Foto Ind. Instituut, Amsterdam)



Het kabelschip „Telegraaf" in 1911

king daarna te bereiken in een kleiner scheepstype, dat evenwel ook comfortabel was ingericht. In 1925 leverde het de „Zeemeeuw" op, die het jaar daarop in dienst kwam doch door onvoldoende stabiliteit begin '28 bij Soerabaja omsloeg, waarbij acht zeelieden verdronken. Zo ziet men dat scheepsbouwen ieder's werk niet is en dat de traditie in dit vak zeer meetelt. Datzelfde jaar maakte de werf echter een betere beurt met het even grote, of even kleine, motorschip „Merel" – toch nog bemand met 4 koppen – dat in het gebruik lage exploitatiekosten had. Men gaf hierom opdracht nog twee zulke te leveren, de „Reiger" en de „Fazant". Het schip dat men wilde aanschaffen om de gouverneur-generaal (die voor een reis naar de Philippijnen van de „Wega" gebruik maakte) in staat te stellen de verschillende delen van de archipel te inspecteren, liet men echter weer te Amsterdam bouwen, de „Rigel". Met zijn keurige salons en verdere verblijven moest dit dubbelschroefstoomschip tevens fungeren als ... mijnenlegger. Vlak voor de tweede wereldoorlog stonden er op Java twee nog grotere mijnenleggers op stapel, maar ze zijn niet gereedgekomen.

Alle nieuwe vaartuigen van de G. M. hadden thans draadloze telegrafie; de verlichting met olie was allengs veranderd via die met acetyleengas in

een electrische, en er waren nu ruime badkamers aan boord. Maar hun aantal bleef te gering om het uitgestrekte eilandenrijk te kunnen bedienen; daarom had men over de hele archipel verspreid een groot aantal kleine stoom- en moterschepen die ter beschikking waren van het Bestuur. Oorspronkelijk heetten deze „politie- en communicatievaartuigen"; ze mochten zich niet meer dan 200 mijl van hun basis verwijderen. Het hoofd van de „motorkamer" (bij de motorscheepjes) had zijn opleiding ontvangen bij de Gouvernements Motordienst te Tandjong Priok, die onder leiding van een hoofdmachinist („hoofdwerktuigkundige") van de G. M. stond; het hoofd van de machinekamer op de stoomscheepjes was een mandoer (opzichter) die gewoonlijk bij de G. M.-zelf gevormd was. De hele equipage was inheems, ook de schipper, die meestal in het bezit was van het diploma „stuurman locale vaart". Kort voor 1940 werden deze gewestelijke vaartuigen versterkt met een aantal fraaie scheepjes die te Priok en te Soerabaja gebouwd waren, de zgn. „politiekruisers", welke een snelheid van veertien mijl konden halen. Ze hadden keurige hutten voor eerste- en tweede-klas passagiers en stonden onder commando van een jong officier van de Gouvernements Marine.

Bij die vloot van gewestelijke bootjes had men ook enkele grotere (die dan eveneens onder bevel van de 2de-officier van de G. M. geplaatst waren), welke men soms op een eigenaardige manier had verkregen. Dit was het geval met de „Aleida", bij Noord-Celebes in station, die eerst een koopvaardijschip was geweest dat te Hamburg het levenslicht had aanschouwd en door enige werkloze Duitse zeekapiteins naar Ambon was overgebracht waar een Duitse handelmaatschappij het als „Papua" had geëxploiteerd in de vaart op Nieuw-Guinea. De onderneming geraakte in moeilijkheden en aldus kwam het schip in handen van het gouvernement.

Omtrent de „politiekruisers" valt nog op te merken dat zij dus wel een heel moderne verschijningsvorm waren van de aloude kruisprauwen en kruisboten, maar dat in wezen hun werkzaamheid dezelfde was gebleven: te patrouilleren om smokkelarij (in het bijzonder van opium) tegen te gaan. Bij Nieuw-Guinea hadden ze nog een aparte taak: Japanners te beletten in verboden wateren te vissen. Drie, tussen Manokwari en Hollandia gestationeerde en in radio-telegrafische en radio-telefonische verbinding met elkaar staande, politiekruisers zorgden er voor een doeltreffende bewaking. Later kwam er een groter gewestelijk vaar-

tuig voor deze drie in de plaats, de „Anna". We komen daar nog over te spreken in het hoofdstuk over de strijd tegen de Japanners in de oorlog.

VIII

BIJZONDERE DIENSTEN

Uit het voorgaande moet de lezer langzamerhand wel de indruk hebben gekregen dat de Gouvernements Marine een manusje van alles was. Inderdaad, zo vreemd kan men het niet bedenken op een of ander gebied dat maar met de zee in de tropen in verband staat, of de G. M. werd opgedragen daar het een of ander op te knappen.

We hebben al eens terloops de „Draak" van de G. M. genoemd. Het was een ijzeren schroefschoener, in Engeland besteld en te Soerabaja in elkaar gezet, die zijn naam alle eer aandeed: een zeer slecht te besturen zeeschip. Het werd aangewezen om telegraafkabels te herstellen, maar voldeed ook als zodanig niet, daar het niet ingericht was voor het moeilijke kabelwerk. De geschiedenis van de Indische zeekabels is een lijdensgeschiedenis op zichzelf, waar we in dit boek geen woord aan zouden moeten wijden, was het niet dat er voor deze dienst ook af en toe een beroep op de mannen van de gouvernementsmarine werd gedaan.

Het Indische bestuur was in dezen actief genoeg geweest. Reeds voordat er een kabelverbinding tussen Engeland en Amerika bestond, bestelde het te Londen de nodige hoeveelheid kabel om Batavia via Muntok (op Banka) met Singapore te verbinden; een Engels vaartuig legde die in twaalf dagen: op 1 Januari 1860 kon het publiek er zijn telegrammen langs versturen. Maar in '62 werd de verbinding al buiten dienst gesteld, daar de kwaliteit van het materiaal te slecht bleek, met name de isolatie, en er voortdurend storingen voorkwamen.

Een betere kabel werd pas in 1870 gelegd door een Engelse maatschappij, en gaandeweg werd deze verbinding over het grootste deel van de archipel uitgebreid. Tot 1905 toe waren aanleg en onderhoud opgedragen aan Engelsen, waartoe de Indische overheid hun kabelschepen had te huren voor bedragen van 1200 tot 1800 gulden per dag. In de Transvaalse oorlog deed men bovendien onaangename ervaringen op met de Engelse contrôle, of censuur, van de kabels, en zo wendde men zich tot de Norddeutsche Seekabelwerke te Nordenham, die een kabelschip zouden overdragen en Nederlanders in staat stellen het vak op zulk een Duits vaartuig te leren. Op de „Von Podbielski" werden de gezaghebber J. W. van Nou-

huys, de 1ste officier B. Holthuis en de 1ste werktuigkundige G. J. Dassel gedetacheerd, allen van de G. M., en nadat dezen aan enige reizen hadden deelgenomen, ging het schip in 1905 aan het Indische gouvernement over. Men zou nog interessante dingen kunnen vertellen over de moeilijkheden die het repareren van de kabels meebrengt; hoe bijvoorbeeld op de Noord-Oostkust van Sumatra sommige sponssoorten op de zeebodem scherpe zuren afscheiden die de beschermingsdraden in korte tijd volkomen verteren, maar dat men daar op diepten van meer dan 300 vadem (d.w.z. 500 meter) in het geheel geen last van heeft – zo bleek in 1910 de in 1888 gelegde kabel van Makassar naar Bali volkomen gaaf, als nieuw te zijn –; we zouden kunnen verhalen hoe vissersschepen de kabels met hun haken beschadigen en dat er ook wel eens een kabel is gebroken door een aardbeving ... we willen er ons echter toe bepalen mee te delen dat het van de Duitsers overgenomen vaartuig, dat in „Telegraaf" herdoopt was, tot 1923 dienst heeft gedaan, waarna het werd vervangen door het modelkabelschip de „Zuiderkruis", gebouwd bij de Ned. Scheepsbouw Mij. te Amsterdam, voorzien van een machine-installatie van Werkspoor en een kabel-inrichting door een Londense firma geleverd. Deze prachtig

uitgeruste nieuwe boot kwam in beheer bij de Gouvernements Marine; ze werd tevens hulpkruiser, kon ook passagiers vervoeren en is door de G. G. gebruikt voor zijn reis naar Frans Indo-China.

Weer een ander terrein waarop de Gouvernements Marine zich bewogen heeft was dat van het onderzoek voor de zeevisserij.

Vanouds was dit bedrijf van veel belang als middel van bestaan voor de bewoners van verschillende kuststreken in Indië, en tevens als voedselvoorziening voor nog grotere gebieden. In de laatste decennia der 19de eeuw was deze bedrijfstak echter sterk achteruitgegaan – zodat men omstreeks 1900 jaarlijks voor tachtig millioen gulden gedroogde vis uit Siam moest importeren – en men wilde trachten daar verbetering in te brengen door het oprichten van een zogenaamd visserijstation, gelijk Nederland dat had, waar men zich zowel met de bestudering van het vraagstuk in economische als in natuurwetenschappelijke zin zou bezighouden. In het moederland had men daarmee belangrijke resultaten geboekt en ontdekt dat het in de diverse jaargetijden veranderende zoutgehalte en de wisselende temperaturen van het water, alsmede het zuurstofgehalte

er van en de bodemgesteldheid, de plaatsen bepaalden waar de vis zich ophield; door welk onderzoek de beste vangplaatsen konden worden opgegeven. Voor Indië zou daarnaast van belang zijn de flora en fauna van het milieu waar de vis leeft vast te stellen en de ontwikkeling bij de „marktvissen" na te gaan van ei tot volwassen dier, dus de paaiplaatsen op te sporen, de groei en de verplaatsing door trek of zeestromingen of welke factoren ook. Dit wetenschappelijk onderzoek werd opgedragen aan zoölogen, terwijl voor dat met een economisch doel aanvankelijk een luitenant ter zee in Holland in de leer ging, nadat in 1905 het Indische visserijstation tot stand was gekomen. Die officier kreeg het commando over het s.s. „Gier" van de gouvernementsmarine voor het onderzoek in de Indische wateren.

Men begon met proeven te nemen met Hollandse trawl- (d.w.z. sleep-) netten en ook met staande zoals onze haringnetten. Het liep op een grote mislukking uit, daar bijvoorbeeld nagenoeg de hele Javazee ongeschikt voor deze methoden werd bevonden, doordat de netten steeds geheel vernield bovenkwamen, gescheurd door koraalblokken en geweldige bekersponsen. Er waren slechts enkele plaatsen waar ze gebruikt zouden kunnen worden, maar de vangst was daar gering.

Nadat ook een ander marine-officier beproefd had tot resultaten te komen, waagde een gezaghebber van de G. M., K. M. van Weel, nog een poging met beuglijnen, met het s.s. „Brak" van die dienst, maar ook deze gingen verloren. Men concentreerde zich toen verder maar op de wetenschappelijke waarnemingen, waarbij vermelde gezaghebber, Van Weel, jarenlang nog heel wat materiaal heeft verzameld aangaande zeestromingen, zoutgehalte en temperaturen van het water, met name in het Oostelijk deel van de archipel.

We hebben reeds terloops verteld van het in kaart brengen van vaarwaters, baaien en rivieren dat de schepen van de gouvernementsmarine bij tijden deden, en wel bij de ontdekkingsreizen waarvan we verslag hebben gegeven. Het was echter nodig dat men over nauwkeurige kaarten, zeekaarten, van heel het enorme eilandenrijk beschikte voor de scheepvaart; welke dus systematisch dienden te worden vervaardigd. En het was weer onze G.M. waarvan men verlangde dat *zij* daarvoor moest zorgen. Eerst werden er enkelen van het nautisch personeel bij de Kon. Marine gedetacheerd om het vak te leren, daarna zond men ook officieren van de G.M. naar Nederland uit om hen studie van de hydrografie te doen

maken, en ten slotte, het was in 1922, werden er twee opnemingsvaartuigen van de marine buiten dienst gesteld en daarvoor in de plaats aangewezen twee schepen van de G.M.: de „Orion", tot toen toe inspectieschip bij de Bebakening en Kustverlichting, en de „Eridanus". In 1926 werd de „Sirius" van de G.M. eveneens tot opnemingsvaartuig ingericht; een tijdje deed ook nog de oude „Van Doorn" als zodanig dienst, evenals de nieuwe „Zuiderkruis", benevens een verbouwde sleepboot die ten slotte „Bangkalan" ging heten, en het marine-etablissement te Soerabaja heeft nog een heel mooi dubbelschroef-motorschip, de „Tydeman", voor het verrichten van hydrografische waarnemingen gebouwd, dat zulke fraaie salons bezat dat de G.G. er enkele reizen mee gemaakt heeft.

We zullen geen opsomming geven welke afgelegen eilanden, kusten en riviermondingen deze schepen al niet in kaart hebben gebracht, maar als een bewijs van hun nuttige werkzaamheid alleen noemen dat de „Orion" in de Straat Riouw, het belangrijke vaarwater naar Singapore, de aanwezigheid onder water van enige grote steenblokken vaststelde waar de diepgaande zeestomers en mailboten gemakkelijk op hadden kunnen stoten, wat wonder genoeg op deze drukbevaren route

nog niet was gebeurd. Nagenoeg de hele archipel heeft de Gouvernements Marine met de modernste hulpmiddelen aldus onderzocht, zodat heel dit immense gebied in kaart is gebracht. Om het met cijfers te zeggen: bestaan er voor Nederland met zijn kust met inhammen en riviermonden zeventien zeekaarten, in 1938 waren er voor Indië niet minder dan driehonderd twee en dertig in omloop.

Een tot de verbeelding sprekend onderwerp is ten slotte het bestrijden op zee van het smokkelen van opium. Het zou de moeite waard zijn, hierover enkele avonturen te vertellen, maar (alweer!) het bestek van dit boek laat dat niet toe. We hebben ons te beperken tot het vermelden van enkele gegevens betreffende de vloot welke dit onderdeel van de dienst ter beschikking stond.

Oorspronkelijk bezat de Opiumregie een eigen aantal stoomschepen voor het beteugelen van de sluikhandel, die uiteraard onder het Departement van Financiën ressorteerden. Maar in 1906 gingen ze over naar de Gouvernements Marine; het waren het oude scheepje „Wachter", in 1884 al (in Engeland) gebouwd; de van 1893 dagtekenende „Argus" en „Cycloop", geleverd door de Mij. De Schelde te Vlissingen, en het keurige jacht „Speurder", in 1908 te Singapore vervaardigd.

De beide opiumjagers „Argus" en „Cycloop" waren wat de bouw betreft heel merkwaardige schepen: zeer lang en daarbij smal, zodat ze danig slingerden. Hun schroef had het eigenaardige dat die uit zes vaste, sabelvormige bladen bestond. Hun hutten waren zó klein, dat men niet alleen altijd aan dek at maar er ook sliep. Toen in 1929 echter, dus nadat ze 36 jaar dienst hadden gedaan, het Franse gouvernement de „Cycloop" overnam om die een nieuwe staat van dienst te laten maken als opiumjager in Indo-China, waren de Franse officieren die het schip te Soerabaja kwamen inspecteren verbaasd over de uitstekende toestand waarin de machine-installatie nog verkeerde en ook over het prachtige materiaal dat er voor de bouw en inrichting gebruikt was. In dat jaar werden die oude boten vervangen door de te Rotterdam van stapel gelopen „Arend" en „Valk"; dubbelschroefschepen waarbij de schroeven tegen elkaar in draaiden. Hun ketels werden met olie gestookt. Maar ook deze twee vaartuigen hadden het bezwaar dat ze zwaar slingerden, slecht manoeuvreerbaar waren en een te dunne huid hadden. Eerlang wees men hun als arbeidsveld de Molukken aan, waar ze in samenwerking met vliegtuigen van de marine patrouilleerden om de daar steeds in verboden water vissende Japanse

motorschoeners op te sporen. Zelf konden ze een watervliegtuigje aan dek meenemen.

Men bemerkt wel duidelijk uit een en ander welk een macht werk alleen al de Gouvernements Marine in Indië in de loop der jaren heeft verzet; gezwegen van al het andere dat de Nederlanders in het algemeen er gepresteerd hebben; tot heil van de ontwikkeling van die geweldige gebieden. De vraag mag gerust gesteld worden, of onze eventuele opvolgers het beter, of net zo goed, zullen doen.

IX

DE MILITAIRISATIE

In het voorafgegane is meermalen het nu eens zuiver civiele maar daarna weer gedeeltelijk militaire van de Gouvernements Marine ter sprake gekomen, en ook de samenwerking met de oorlogsmarine af en toe. Daar zouden nog meer voorbeelden van te geven zijn geweest, en al naar de tijd voortging nam die wisselwerking toe. Zo werd er in 1936 de „Bewakingsdienst Oost-Archipel" ingesteld, die tot doel had het „gele gevaar" te keren in die zin, dat men ging optreden tegen de vele Japanners die voortdurend visten binnen de grens van drie mijlen van de kust af, welk viswater voor de bevolking-zelf gereserveerd was. De „Arend" van de gouvernementsmarine moest daar toen samenwerken met Hr. Ms. „Flores", terwijl deze schepen elk de hulp hadden van drie marinevliegtuigen. In die tijd werd ook de „Zuiderkruis" van de G.M. als voorraadschip ingedeeld bij de oorlogsmarine, die grote eskaderoefeningen op de Noordkust van Nieuw-Guinea ging houden. De verstandhouding tussen de mensen van beide

marines was uitstekend, totdat in September 1939, bij het uitbreken van de tweede wereld-oorlog, de gehele vloot van het gouvernement onder het commando van het opperbevel van de Kon. Marine werd geplaatst en de hele G.M. dus militair werd. Men schilderde alle schepen in oorlogskleur, hees er de oorlogswimpel op, en de volledige bemanning behoorde nu tot de marine. Van dit tijdstip af sprak men nu niet meer van de „Arend" en de „Valk", maar van Hr. Ms. „Arend" en Hr. Ms. „Valk"; waar de schepelingen en vooral de officieren zeer trots op waren. Ze mochten de vlag nimmer strijken, en met hun twee oude kanons van 7,5 cm en geen luchtafweer kregen ook zij de order eventueel ten onder te gaan met de vlag wapperend van top. De „Valk" – waarop een timmerman twee houten schijn-mitrailleurs aanbracht – kreeg zelfs opdracht in de Molukken uit te kijken naar de Duitse kruiser „Scharnhorst", die wellicht Japan zou willen bereiken, en zo Hr. Ms. „Valk" dat geweldige oorlogsschip in het oog kreeg moest ze het „ogenblikkelijk aanvallen met artillerievuur"! Op de tiende Mei 1940 kreeg dit vaartuig order, samen met een schip van de „echte" marine, bij Timor een Hongaars vaartuig op te wachten en op te brengen.

In September '39 bevonden er zich uiteraard

nogal enige Duitse koopvaardijschepen in de Indische wateren, daar met name de Hamburg-Amerika-Lijn (de Hapag) Oost-Azië druk bevoer. En toen nu onze brave buren ons land op de tiende Mei '40 overvielen, had Den Haag Batavia kort tevoren ingelicht wat er dreigde, opdat men aldaar zijn maatregelen kon nemen en speciaal beletten dat de Duitsers hun schepen tot zinken zouden brengen zodra de overval in Indië bekend werd. En zo kreeg de pas in September bij de G.M. in dienst gestelde „Willebrord Snellius" enkele dagen vóór de tiende Mei opdracht te gaan liggen in de buurt van het Duitse stoomschip „Friderun", een slechts kleine boot van de Norddeutsche Lloyd te Bremen (nog geen 2500 bruto ton), die de ree van Menado als ligplaats had gekozen. Men nam aan dat de Duitsers ook wel ingelicht zouden zijn dat het oorlog tussen hun land en het onze werd, en daarom kreeg de „Snellius" reeds op 8 Mei een militaire overvaltroep aan boord. Zodra men twee dagen daarna de ongelukstijding uit het moederland ontving, snelden de mannen van de „Snellius" in twee motorboten naar de „Friderun" en overrompelden de equipage eer die kwaad had kunnen uitrichten: er bleken overal blikken petroleum klaar te staan om de boel in brand te steken en de Duitsers

hadden op het dek een toestel aangebracht waarmee ze de grote inlaat van de machinekamer zouden kunnen openen en het water naar binnen doen stromen.

Zolang het geen oorlog met Duitsland was, bleef het toch uitkijken voor de patrouillerende boten van K.M. en G.M. in verband met het handhaven van onze neutraliteit, en vooral de Japanse schepen moet men in het oog houden daar zij eventuele Duitse „raiders" en vestzak-oorlogsvaartuigen van voorraden konden voorzien. Toen Nederland in oorlog met Duitsland was gekomen, nam dit gevaar nog toe en diende men met name te letten op tankboten van nog of weer neutrale staten, zoals Zweden en Frans Indo-China, die gemakkelijk de Indische olie ergens op zee zouden kunnen overdoen aan vijandelijke schepen, als brandstof. De doorgang tussen Java en Sumatra, Straat Soenda, diende wel in de eerste plaats te worden bewaakt, daar hier telkens machtige convooien van Australië naar Singapore passeerden. Sedert begin Mei '40 deed de „Bellatrix" van de G.M. daar dienst, nadat de „Sirius" er al gestationeerd was; de gezaghebber van dit laatste vaartuig was de oudste van de twee bevelhebbers en trad uit dien hoofde als commandant van de Bewakingsdienst Straat Soenda op. Een groot onge-

mak was bij dit werk dat de Straat verduisterd was, vooral in donkere nachten bij zware tropische regens; alleen wanneer er een convooi verwacht werd ontstak men op de kust de vuurtorens. Een van de treffendste gezichten was het voorbijgaan van een groot Engels troepentransport met de mailboten „Marnix van Sint-Aldegonde", „Johan van Oldenbarnevelt" — beide van de Nederland — en de „Sibajak", van de Rotterdamsche Lloyd; begeleid door twee Engelse kruisers en gedekt door er boven hangende Catalina-vliegboten van de Kon. Marine. De „Sirius" heeft zich daar in het bijzonder verdienstelijk gemaakt door de „Dupleix" (van de Chargeurs Réunis te Marseille) aan te houden, die contrabande aan boord had. Dit schip van ruim 7000 ton bruto werd in beslag genomen en aan de Lloyd overgedragen, die het onder de naam „Boero" nog tot in Februari '42 heeft kunnen exploiteren; de 24ste vertrok het van Priok en de volgende dag werd het bij Java's Eerste Punt getorpedeerd.

Toen op 10 Mei 1940 de te Tandjong Priok liggende Duitse handelsschepen werden bezet, bewezen officieren en werktuigkundigen van de gouvernementsmarine daarbij goede diensten door zich snel meester te maken van de machinekamer, voordat de opvarenden daar onheil kon-

den stichten. De „Wega", het zusterschip van de „Sirius", heeft het succes geboekt vier van de vijf bij Sabang liggende Duitse stomers voor opzettelijke ondergang te kunnen behoeden. Het waren de „Lindenfels" en de „Werdenfels" van de Hansa Linie, respectievelijk 8400 en 6300 bruto ton, die vervolgens als „Mangkalihat" en „Balingkar" nog enige tijd voor de Nederland hebben gevaren; de „Wasgenwald" van de Hapag (5000 ton), die als „Sembilangan" nog bijna drie jaar voor dezelfde maatschappij de golven gekliefd heeft, en de „Moni Rickmers" (ook ruim 5000 ton), die aan de Lloyd werd toegewezen, als „Salando" tot in 1949 voor ons land heeft gevaren en toen wegens ouderdom naar Turkije is verkocht. De even oude doch grotere „Sophie Rickmers", die, met springstoffen geladen, buiten de baai lag, zonk toen de motorboot van de „Wega" naderde.

Met de twintig schepen die men in het geheel verbeurd verklaarde is onze handelsmarine maar korte tijd verrijkt: in Augustus 1943 waren er nog maar drie van over.

X

DE ONDERGANG VAN DE GOUVERNEMENTS MARINE

In de loop van ons verhaal hebben we bij herhaling het tweeslachtige karakter van de „Setengah Kompenie" in het licht gesteld: het was een ambtelijke dienst maar geen zuiver burgerlijke, steeds een ietwat militaire, en bij het uitbreken van de oorlog in Europa in '39 werd hij helemaal bij de marine ingedeeld. De schepen kregen toen opdrachten die soms volledig de taak van een oorlogsschip waren, terwijl ze daarnaast dingen te doen hadden die aansloten bij hun civiele werkzaamheid in vredestijd, bijvoorbeeld inzake de kustverlichting, die nu gedoofd moest worden, en het provianderen van de wachters daarbij, die voorlopig op hun post bleven. Er is zo lang mogelijk gebruik gemaakt van de diensten van de gouvernementsmarine, ook nog toen de Japanners reeds vlakbij waren, en op het laatste ogenblik konden of mochten al deze scheepjes die zo fraai het praedicaat „Hr Ms." hadden gekregen maar die in een gevecht met moderne oorlogsschepen even weinig betekenden als een woonwagen ten

opzichte van een tank, zich niet meer uit de voeten maken. Tal van handelsvaartuigen hadden dit tevoren wél gedaan, en werkelijke oorlogsschepen met redelijke bewapening en afweergeschut hadden ook nog wel een kans zich een weg door vijandelijke patrouilles te banen en de oceaan te bereiken, doch de gouvernementsvloot was ten dode opgeschreven. We mogen gerust zeggen dat ze ten onder is gegaan aan haar tweeslachtigheid geen burgerlijke dienst en geen marine te zijn geweest; hoe flink vele opvarenden er van zich ook hebben gedragen, zij zelf is roemloos aan haar eind gekomen. Het relaas omtrent elk schip op zichzelf geeft hetzelfde trieste verloop te zien: schepen met oorlogsvoorraden convooieren, passerende vaartuigen praaien, inlichtingen verschaffen over de ligging van mijnenvelden... en dan al gauw de aanvallen van Japanse vliegtuigen, soms brand aan boord, de ene keer de schuit aan de grond gezet en de buitenboordskranen geopend, de andere keer het schip gekapseisd, een derde maal naar een haven gevaren en daar het vaartuig tot zinken gebracht, in het gunstigste geval als versperring van de toegang. Slechts de gegevens van anecdotische aard verschillen in de verslagen betreffende de lotgevallen van de G.M.-vaartuigen in de paar maanden die er sedert de

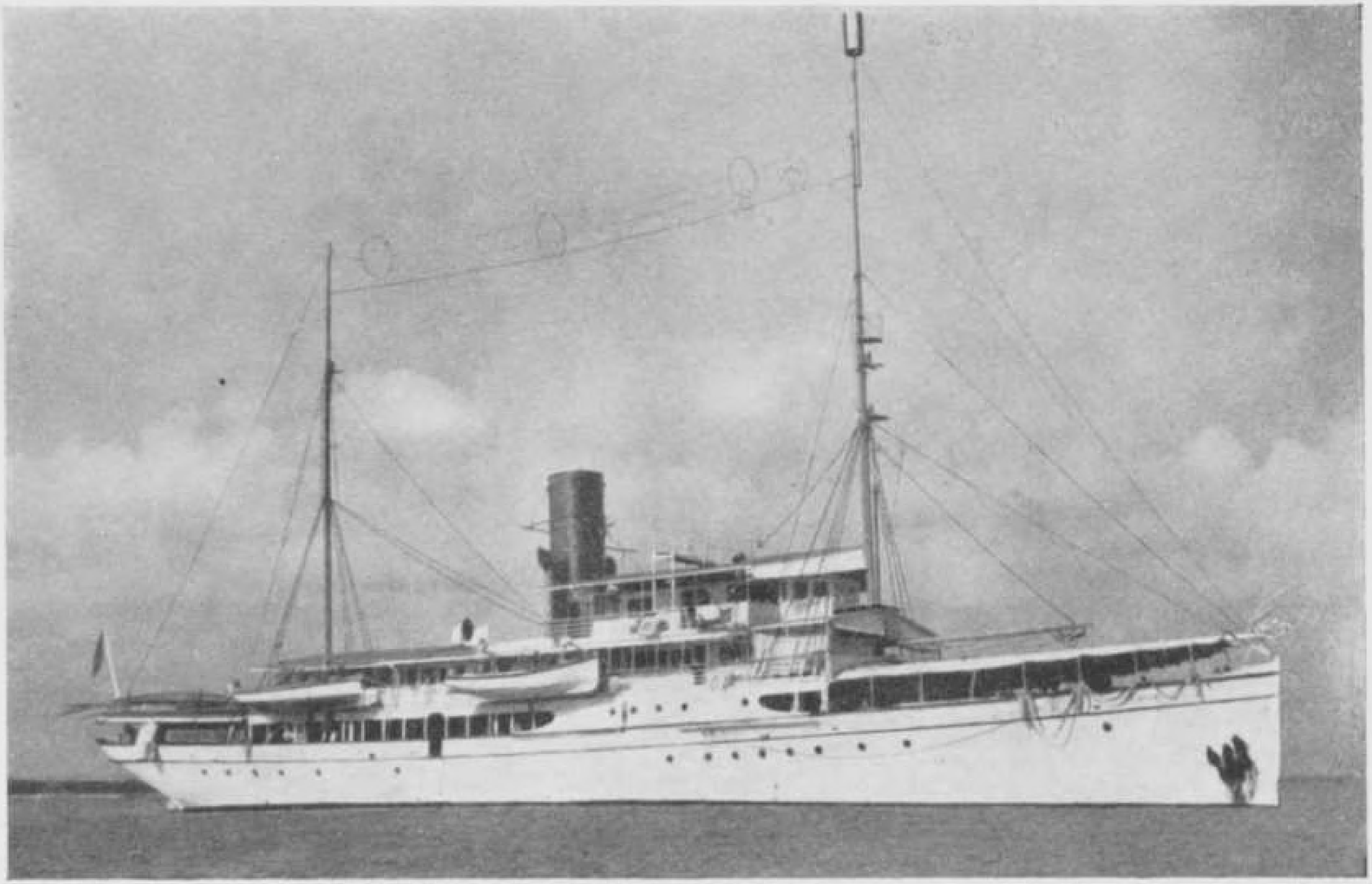
oorlogsverklaring aan Japan verliepen. We zullen het tenietgaan van het scheepspark enigszins systematisch vermelden, in verband met de plaats van ondergang.

Het eerste Nederlandse schip dat uit de lucht door de vijand werd aangevallen, acht dagen na het begin van de oorlog met Japan, was de „*Arend*", een opvolger van het vroeger genoemde vaartuig van die naam. Het gebeurde op 16 December 1941, bij de Noordwestkust van Nieuw-Guinea. De schijn-luchtafweer van het schip, evenals op andere van de G.M., door de eigen timmerman van hout vervaardigd, had het nut dat de aanvaller op grote hoogte bleef en dit redde de „Arend", die tegen belagers uit de lucht alleen de zes karabijnen van de officieren ter verdediging bezat. De Indische radio-omroep, de NIROM, blies dit op door bekend te maken dat dit patrouillevaartuig van de Koninklijke Marine zich verdedigde „met handen en klauwen". Enige tijd later, bij het begeleiden van een convooi op de Noordkust van Java, bediende de „Arend" zich van de beide 7,5 cm kanons toen er een vijandelijke onderzeeër in zicht kwam; men boekte een voltreffer, de ter bescherming meevliegende Catalina wierp dieptebommen, er verscheen een olievlek op het water, en al was dit totaal geen bewijs

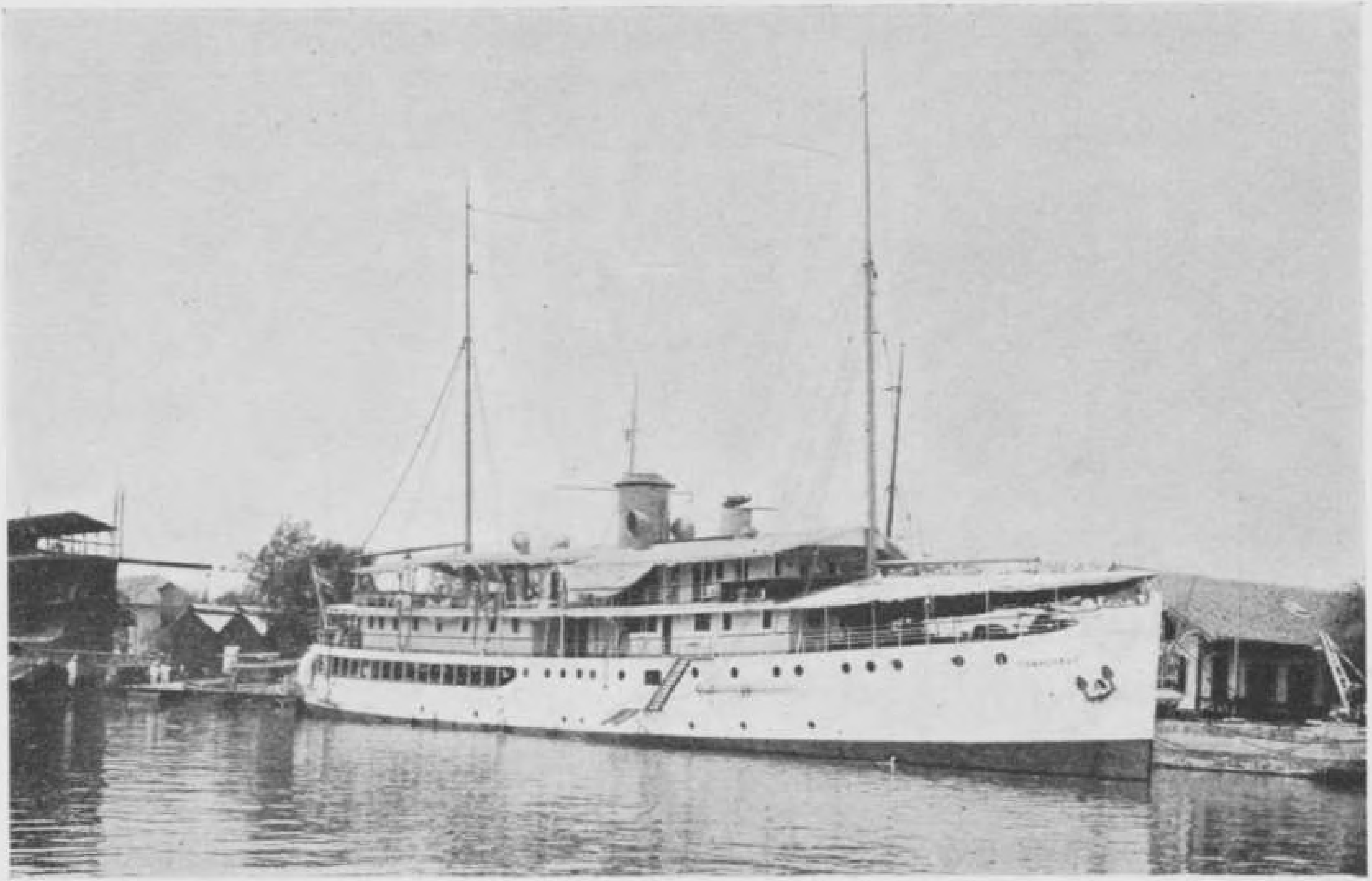
dat de duikboot gezonken was (daar men zulke olievlekken ter misleiding van de vervolgers uitliet), de „Arend" kon althans verder varen. Nog wat later werd het G.M.-schip te Priok bij een bombardement dermate beschadigd, dat men het enkele dagen daarna liet zinken; in de nacht van 1 op 2 Maart '42. De „Arend" is het enige gemilitairiseerde schip geweest dat een tegenstander heeft getroffen.

De vroeger reeds terloops genoemde „*Wega*" van de G.M. is de eerste geweest die ten onder ging. Deze stomer deed dienst op de Westkust van Atjeh, had in het geheel geen luchtafweer, en lag op 26 Januari '42 op de ree van Oleh-leh, gereed om uit te wijken naar Colombo. Daar naderden ineens acht Japanse bommenwerpers; bij de eerste aanval viel er een bom in de kaartenkamer, na de tweede stond het schip van voor tot achter in brand. 's Avonds bracht de bemanning het tot zinken door de buitenboordskranen open te zetten. De commandant, A. E. van Berkum, is later gevangen genomen en in het kamp van Singapore overleden.

Het volgende slachtoffer was de *Deneb*, die in de residentie Riouw en Onderhorigheden in station was. Op 4 Februari '42 lag hij bij het eilandje Zuid-Broeder in Straat Doerian voor anker. De



Het s.s. „Orion", sedert 1922 opnemingsvaartuig



Het in 1923 te Soerabaja gebouwde s.s. „Fomalhaut", in 1942 aldaar tot zinken gebracht

bewapening bestond uit twee kanonnetjes van 1890; luchtafweergeschut ontbrak. Er verschenen plotseling zeven vijandelijke bommenwerpers; reeds bij de eerste raid waren er drie treffers, bij de tweede tien: een brandbom op het achterschip zette dit ogenblikkelijk in vuur. Van de equipage werden twee man gedood, een twintigtal zwaar gewond. Men scheepte zich toen in op het gewestelijk vaartuig „Martha" en besloot zijn heil te zoeken in het opvaren van de Indragiri. In een plaatsje aan de rivier werden de gewonden verbonden, men voer zo ver door als men kon en bereikte verder over land Oosthaven aan de Lampongbaai.

Een schip dat veel geluk heeft gehad op zijn reizen in oorlogstijd is de *„Valk"* geweest, een naamgenoot van de vroeger vermelde. Eerst convoieerde hij schepen tussen Soerabaja en Makassar, daarna tussen Tjilatjap – welke plaats van belang werd doordat men hier veiliger voor Japanse zeestrijdkrachten meende te zijn – en Oosthaven op Zuid-Sumatra. Hierbij voer men soms wel honderd mijl de Indische Oceaan op, eenmaal zelfs tot 400 mijl zuidelijk van Tjilatjap. Nog op 27 Februari verliet de „Valk" deze haven wederom, maar kreeg twee dagen later bevel het convooi in de steek te laten en naar Java's Zuid-

kust terug te keren. De bedoeling was het schip als havenversperring te doen zinken en de bemanning met het motorschip „Janssens" van de K.P.M. naar Australië over te brengen; inderdaad is die boot vertrokken en ongehinderd ginds aangekomen. Maar de inheemse opvarenden protesteerden tegen die overbrenging, waar ze in zo-ver geen ongelijk in hadden aangezien de gouvernementsmarine op 1 Maart was gedemilitairiseerd en zij verwachtten in Australië bij de „echte" marine ingelijfd te zullen worden, wat voorheen wel mooi leek maar wat hen niet toelachte nu het menens was. Men overwoog daarop, de demilitairisatie ongedaan te maken; intussen had ook Tjilatjap zijn bombardement gekregen, waarbij de „Valk" zware schade opliep (o.a. brand in de oliebunkers) en waarna de inheemse schepelingen, op een twintigtal na, verdwenen. Op 8 Maart kwam er order uit Bandoeng dat het schip vernietigd moest worden door de Kon. Marine; men volgde de formeel juiste weg door deze laatste in te schakelen, daar de gedemilitairiseerde leden van de bemanning dit de kop zou kunnen kosten bij het verschijnen van de Japanners (deze begrepen naderhand toch al niet veel van die categorieën wapendragers die burgers waren, maar gemilitairiseerd, maar weer gedemilitairiseerd, die pas nog

militaire daden hadden verricht en nu burger verklaarden te zijn; de overheid stelde hen er aan bloot, als franc-tireurs te worden behandeld). Het mislukte, de „Valk" te gebruiken voor het doel waarvoor hij naar Tjilatjap terug was geroepen: hem als zinkstuk te gebruiken; hij liep aan de grond en men opende toen de kranen.

In Februari was het gouvernements-s.s. „*Hoofdinspecteur Zeeman*" te Tjilatjap in station gekomen om er, bij de toegenomen scheepvaart, de boeien in de haven, die dikwijls van hun plaats werden getrokken, opnieuw te leggen en te verankeren. Met behulp van twee sleepboten bracht het echter ook nog een dok van Tandjong Priok naar Tjilatjap over. Toen op 1 Maart het gevaar acuut werd, besprak de gezaghebber met de militaire commandant de mogelijkheid om naar Australië uit te wijken, doch de volgende dag werd er een telegram ontvangen dat luidde: „Uitwijk-order niet van kracht voor Gouvernements Marine." Na het eerste bombardement ontving de commandant opdracht uit Bandoeng de „Zeeman", met het oog op het gevaar van de aan boord aanwezige gastanks, de Kali Donan op te brengen en te meren onder het geboomte, en ofschoon de equipage op vijf man na gedeserteerd was, voer men met het schip de stroom vijf kilometer op. Na het tweede

bombardement besloot men de „Zeeman" te doen zinken, maar het bleek toen dat hij al gekanteld was.

Een boot die bij dat tweede bombardement van Tjilatjap in brand vloog en verloren ging was de *„Canopus"* van de G.M., die eigenlijk op Timor thuishoorde. Begin Februari was deze naar genoemde haven op Java's Zuidkust geroepen, en op de laatste van de maand, toen het schip buiten koerste, kreeg het bericht van de demilitairisatie. De commandant wou daar eerst nog wel eens met de militaire bevelhebber van Tjilatjap over spreken, maakte het besluit nog niet bekend en liep de haven binnen. Ook deze gezaghebber wilde naar Australië vertrekken, maar de order uit Bandoeng belette dit en na het bombardement van 4 Maart nam de inheemse bemanning de benen. De volgende dag werd de „Canopus" getroffen en verbrandde.

Bij het eerste bombardement was reeds de *„Tydeman"* aan zijn eind gekomen. Eind Januari was dit schip te Tjilatjap gearriveerd voor verkenningsdiensten en om als logiesschip voor personeel van de G.M. dienst te doen. Door een bijna-treffer sloeg de „Tydeman" om. Men zei de bemanning toen, zich te gaan melden te Bandoeng, Batavia of Soerabaja, waar uiteraard weinig van terecht-

kwam. Dit arme scheepje, nagenoeg niet bewapend, had ten tijde van de oorlogsverklaring aan Japan de opdracht gekregen uit te kijken naar.... het nieuwe Duitse slagschip „Bismarck", waarover men bericht ontvangen had dat het Duitsland had verlaten, wellicht met de bedoeling zich bij de Japanse zeestrijdkrachten te voegen, en dat het via Straat Soenda zou kunnen trachten die te bereiken! Gelukkig voor de „Tydeman" werd de „Bismarck", die eerst nog één der zwaarste Engelse slagkruisers, de „Hood", in de grond boorde, reeds in de Atlantische Oceaan vernietigd. De strijd zou wel wat ongelijk geweest zijn.

De „*Willebrord Snellius*" behoorde tot de vaartuigen die kustlichten moesten doven toen de oorlog met Japan was uitgebroken; hij deed dit bij Celebes. Daarna moest hij naar Soerabaja opstomen om daar beter bewapend te worden, maar door gebrek aan materiaal en werkvolk kon er niets van komen en kreeg hij schepen naar Palembang te convooieren zonder luchtafweer te bezitten. Op de terugweg werd men aangevallen door Japanse vliegtuigen, maar dank zij het afweergeschut van één der geconvooieerde tankboten(!) bleef het ter bescherming aanwezige „oorlogsschip" onbeschadigd. Had men te Palembang al telkens luchtbombardementen ondervonden,

terug te Soerabaja begin Februari was de „Snellius" daar nu dagelijks getuige van. Hij deed nog even bewakingsdienst in de omgeving; op 4 Maart werd het loodslichtschip aan vernietiging prijsgegeven en de dag daarop bracht men de „Snellius" tot zinken voor de ingang van het marine-etablissement.

De *„Fomalhaut"* deed dienst in de Molukken en werd eveneens naar Soerabaja gecommandeerd om er geschut aan boord te nemen. Maar er was geen geschut aanwezig en toen kreeg het schip order naar Priok te vertrekken, wat gewijzigd werd in opstomen naar Tjilatjap. Inmiddels werd het marine-etablissement zwaar gebombardeerd en verhaalde men de „Fomalhaut" naar de Soerabajasche Droogdok Maatschappij op Tandjong Perak. Ook hier bleven de luchtaanvallen niet uit; het werkvolk liep weg en het schip ging weer bij de marinewerf liggen. Daar liet men ten slotte de „Fomalhaut" zinken in het Wester vaarwater waarin al de *„Castor"* van de gouvernementsmarine lag. Te Tandjong Perak werden toen door de Hollanders alle aanwezige G.M.-schepen tot zinken gebracht: de *„Albatros"* (die ook uit de Molukken kwam), de *„Gemma"* (het stationsschip van Makassar), de *„Aldebaran"*, de *„Eridanus"* en de

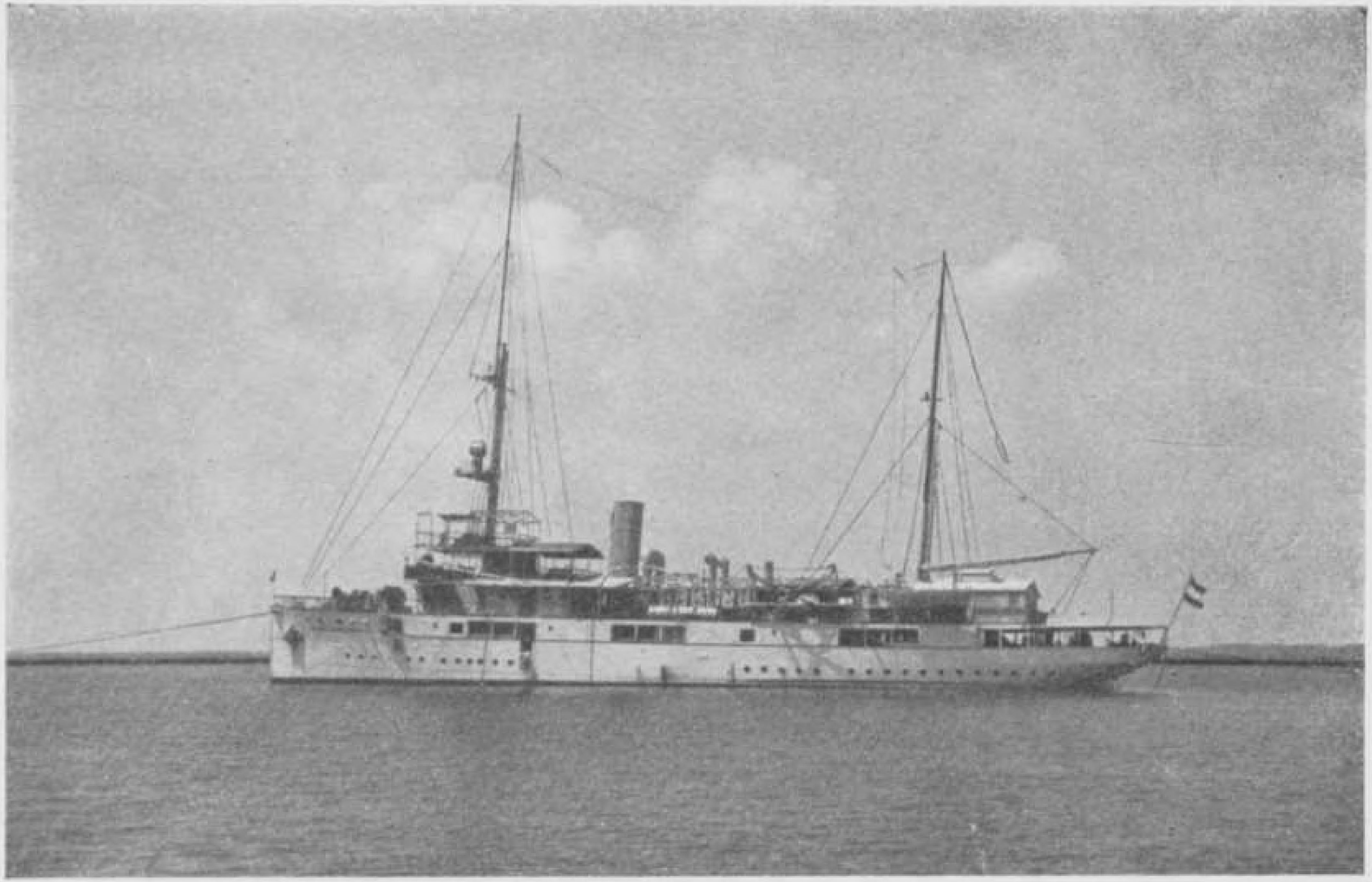
„Pollux", alsmede het hulpopnemingsvaartuig *„Bangkalan"*, een verbouwde sleepboot.

Nog erger ging het toe op Tandjong Priok.

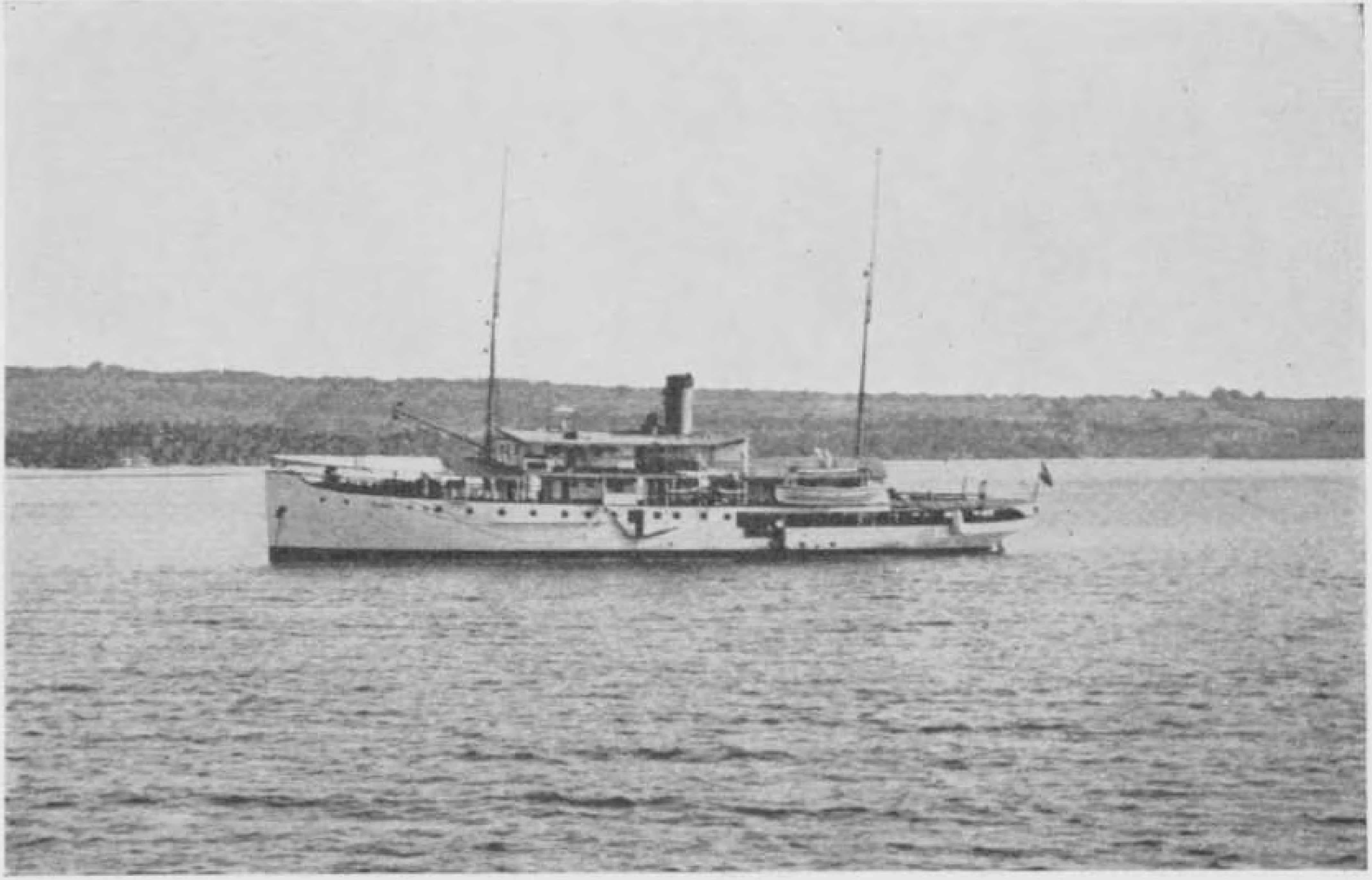
De als bebakenings- en bergingsschip bestelde *„Poolster"*, die vlak voor de oorlog was gereedgekomen, een sieraad van de vloot der G M., wilde men na het uitbreken van de vijandelijkheden met Japan tot torpedo-moederschip inrichten. De outillage daartoe, die men te Soerabaja aanbracht, was echter onvoldoende en de „Poolster" ging toen schietoefeningen houden met matrozen van de koopvaardij die tot kanonnier werden opgeleid. Deze boot kon zich ten minste verweren bij luchtaanvallen die er telkens op de ree werden gedaan: ze bezat twee moderne stukken afweergeschut en een 7,5 c.m. kanon. De „Poolster" heeft eens de munitie overgenomen van een getorpedeerd Amerikaans marinevaartuig dat op de kust van Bali lag, en toen hij naar Priok moest opkomen werd er een stomer van de K.P.M. getorpedeerd die met dezelfde bestemming wat eerder van Soerabaja vertrokken was, maar de „Poolster" kwam veilig over. De commandant verzocht te Priok enige keren of hij mocht uitwijken om het schip te redden; de autoriteiten weigerden het, maar moesten op 1 Maart bevel geven het kostelijke vaartuig, zoals de wereld er geen tweede van dit type ken-

de, te vernietigen. De overheid was volkomen het hoofd kwijt; er waren geen orders wat er met de equipage moest gebeuren; de officieren reisden per auto naar Bandoeng om zich te melden, werden pas op grote afstand van Batavia voor het eerst door een wachtpost aangehouden en gecontroleerd, en kregen in de stad waar het gouvernement nu zetelde te horen dat ze maar naar huis moesten gaan.

Er lagen op die eerste Maart ook twee divisies *mijnenvegers* te Tandjong Priok, die grotendeels met personeel van de G.M. waren bemand. De divisie-commandanten ontvingen die dag order om uit te wijken, wat even later gewijzigd werd in „uitwijken; indien zulks onmogelijk, schepen tot zinken brengen". Daar het volle maan was en de Japanner zwaar patrouilleerde, was de kans op wegkomen gering. Inmiddels was het bekend geworden dat de G.M. gedemilitairiseerd was en liep het grootste deel van de inheemse bemanning weg. Men besloot toen het tweede deel van de opdracht uit te voeren, en met eigen volk, niet dat van de marine, zond men de hele derde divisie naar de kelder, die uit de „Alor", „Aroe", „Bantam", „Bogor", „Ceram" en „Cheribon" bestond. De andere divisie, de vijfde, ruimde men op één schip na op; het waren de „Djamber", „Djampea",



Het s.s. „Willebrord Snellius", in 1942 te Soerabaja vernietigd



Het s.s. „Gemma", bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog te Makassar in station, te Soerabaja tot zinken gebracht

„Djombang" en „Enggano" die het lot van hun collega's deelden. Met de overgebleven boot, de *„Endeh"*, trachtte nog zoveel mogelijk marinepersoneel, waarbij ook enige jonge officieren van de G.M. waren, de wijk te nemen. Men besloot 's avonds te varen, in Oostelijke richting, en zette eerst koers naar een punt ten Zuiden van Billiton. Maar al spoedig stiet men op een Japans vliegdekschip en twee torpedojagers; de beide laatste schoten het scheepje in brand, waarbij enkele opvarenden werden gedood. Het vliegdekschip, dat eerst was doorgevaren, kwam terug en opende op zijn beurt het vuur, waardoor de „Endeh" in de golven verdween. De overlevenden bereikten na enige dagen een eilandje waar ze twee sloepen vonden van een tankschip dat getorpedeerd was, de „Merula" van de Petroleum-Mij. La Corona, een zeer modern motorschip van 8.000 ton, en in die sloepen vonden ze wat levensmiddelen. (Genoemde rederij verloor slechts 12 van haar 35 grote tankboten.) Vier man gingen vervolgens met vissers naar een eiland in de buurt waar eten zou zijn te krijgen, maar keerden niet terug. De achtergeblevenen maakten toen een sloep van de „Merula" zeewaardig en zeilden er mee in Zuidelijke richting. Ze deden het eiland Pajong aan, waar de oude lichtwachter hun vertelde dat hij op

last van de Commandant Zeemacht bij zijn vuurtoren bleef om na de terugkeer van de Hollanders het licht weer te ontsteken. Hij zei verder dat er op eilanden in de nabijheid vier Europeanen waren vermoord en dat Java had gecapituleerd. Men zeilde daarna door en landde, 23 dagen na het vertrek, een eindje ten Oosten van Priok, waar de mannen al gauw door een Japanse patrouille omsingeld en gevangen genomen werden. Tot de omgekomenen behoorde de 2de off. H. Rutgers van het G.M.-s.s. „Rigel" en de 3de off. D.P.C. Fey van hetzelfde vaartuig.

De *„Rigel"* had het mijnenveld voor de haven van Tandjong Priok gelegd toen Japan de oorlog was verklaard. Op 28 Februari '42 probeerde dit schip nog uit te wijken, maar keerde terug toen men bemerkte dat de vijand de zee beheerste. Niettemin handhaafde Bandoeng op 1 Maart de uitwijk-order voor deze boot, doch er kon geen gevolg aan worden gegeven doordat het gedemilitairiseerde personeel huistoe ging. De volgende dag liet men de „Rigel" toen zinken in de haveningang, die nog niet voldoende versperd was.

De in September 1939 ingestelde Bewakingsdienst Straat Soenda werd in Februari '42 uitgebreid tot een Bewakingsdienst West-Java. De „Sirius en de „Bellatrix", waaraan die taak eerst

was opgedragen, kregen nu versterking van de gouvernementsschepen „Merel", „Fazant" en „Reiger", terwijl er aan het patrouilleren ook enkele Australische korvetten (thans lichtbewapende dubbelschroevers van ongeveer 1000 ton welke 16 mijl lopen) deelnamen. Op 27 Februari lagen de „Sirius", de „Fazant", het oorlogsschip „Soemba" en een viertal van die korvetten voor anker bij Merak op Java's Westkust, toen ze werden aangevallen door Japanse bommenwerpers die van het vliegveld Palembang kwamen. De Nederlandse schepen bleven ongedeerd; de „Soemba" en de Australiërs voeren daarna weg en wisten Colombo te bereiken. De „Sirius" moest op post blijven, terwijl de *„Fazant"* de volgende ochtend opdracht kreeg naar Priok te stomen. De eerste Maart bunkerde dit schip aldaar en werd zeeklaar gemaakt, maar 's avonds moest de „Fazant" tot zinken worden gebracht.

Een ander vaartuig van de Bewakingsdienst West-Java, de *„Merel"*, bevond zich op 28 Februari in de Bantam-baai en nam 's avonds half tien zoeklichten, lichtgranaten en kanonvuur waar bij St. Nicolaaspunt. Er was een zeegevecht aan de gang, waarbij Hr. Ms. „Evertsen" seinde dat het voltreffers had en het schip aan de grond gezet was. (Over deze zeeslag komen we aanstonds

te spreken.) De „Merel" bleef patrouilleren tot de volgende morgen in de vroegte. toen hij een telegram ontving om naar Priok te komen. Daar gearriveerd, vernam de commandant dat hij naar Padang moest vertrekken, doch hij toonde aan dat dit niet doenlijk was. Dezelfde avond werd de vernielingsploeg op het schip afgestuurd.

De *„Bellatrix"* kreeg de 28ste al order om zijn post te verlaten en op te stomen naar Priok; in de daarop volgende nacht was ook deze boot getuige van het zeegevecht, maar bereikte veilig de haven, waar ook zij 's avonds tot zinken werd gebracht.

De lotgevallen van de *„Reiger"* zijn nauw met die van de „Sirius" verbonden, zodat we deze samen met die van laatstgenoemd vaartuig behandelen. De „Reiger" hoorde thuis op Ambon maar was een paar dagen vóór de oorlogsverklaring vertrokken naar Tandjong Priok voor de halfjaarlijkse dokbeurt. Dit schip heeft zich onder meer verdienstelijk gemaakt door manschappen van het Kon. Ned.-Indische leger die op prauwen Banka hadden verlaten toen de Japanners dit bezetten, op te sporen en naar Java te brengen.

Over de ervaringen aan boord van de *„Sirius"* kunnen we uitvoeriger zijn.

Kort nadat de eerste aanval van de Japanners op Singapore had plaatsgevonden, passeerden er

door Straat Soenda al Engelse schepen met krijgsgevangenen, die om Zuid-Sumatra heen naar Brits-Indië voeren. Het verhaal dat de Japanners zich nooit overgaven bleek dus niet waar te zijn. Ook verschenen er op de ree van Merak enige Chinese kuststomertjes uit Singapore, die bemand waren met overlevenden van de formidabele oorlogsschepen „Repulse" en „Prince of Wales", welke door de Japanners vernietigd waren. In die dagen strandde bij Merak het 8000 bruto-tons motorschip „Straat Soenda" van de K.P.M. – tegenwoordig van de Java-China-Paketvaart – dat van Zuid-Afrika kwam en geladen was met landmijnen. Onder moeilijke omstandigheden loste men een deel daarvan in andere schepen van de K.P.M., waarna de boot, ondanks het feit dat er rotspunten door de bodem waren gedrongen, op eigen kracht naar Priok voer, daar voorlopig hersteld werd en nog tijdig weg kon komen.

Het patrouilleren in Straat Soenda geschiedde gaandeweg door Engelse vliegtuigen. Men had een seinsysteem ontworpen opdat de verschillende bewakingsdiensten overleg zouden kunnen plegen, maar de samenwerking liet te wensen over. Meermalen kwam het voor dat de Engelse vliegers niet antwoordden op het verkenningssein van een wachtschip, zodat er aan boord alarm

werd gemaakt en men in het onzekere bleef totdat het vliegtuig verdwenen was. De Engelse koopvaarders stoorden zich soms evenmin aan de oproep van de patrouillerende vaartuigen.

Toen Palembang gevallen was kon men dit op de bewakingsschepen duidelijk zien; enorme rookwolken, van de in brand gestoken olietanks, verduisterden dagenlang de zon.

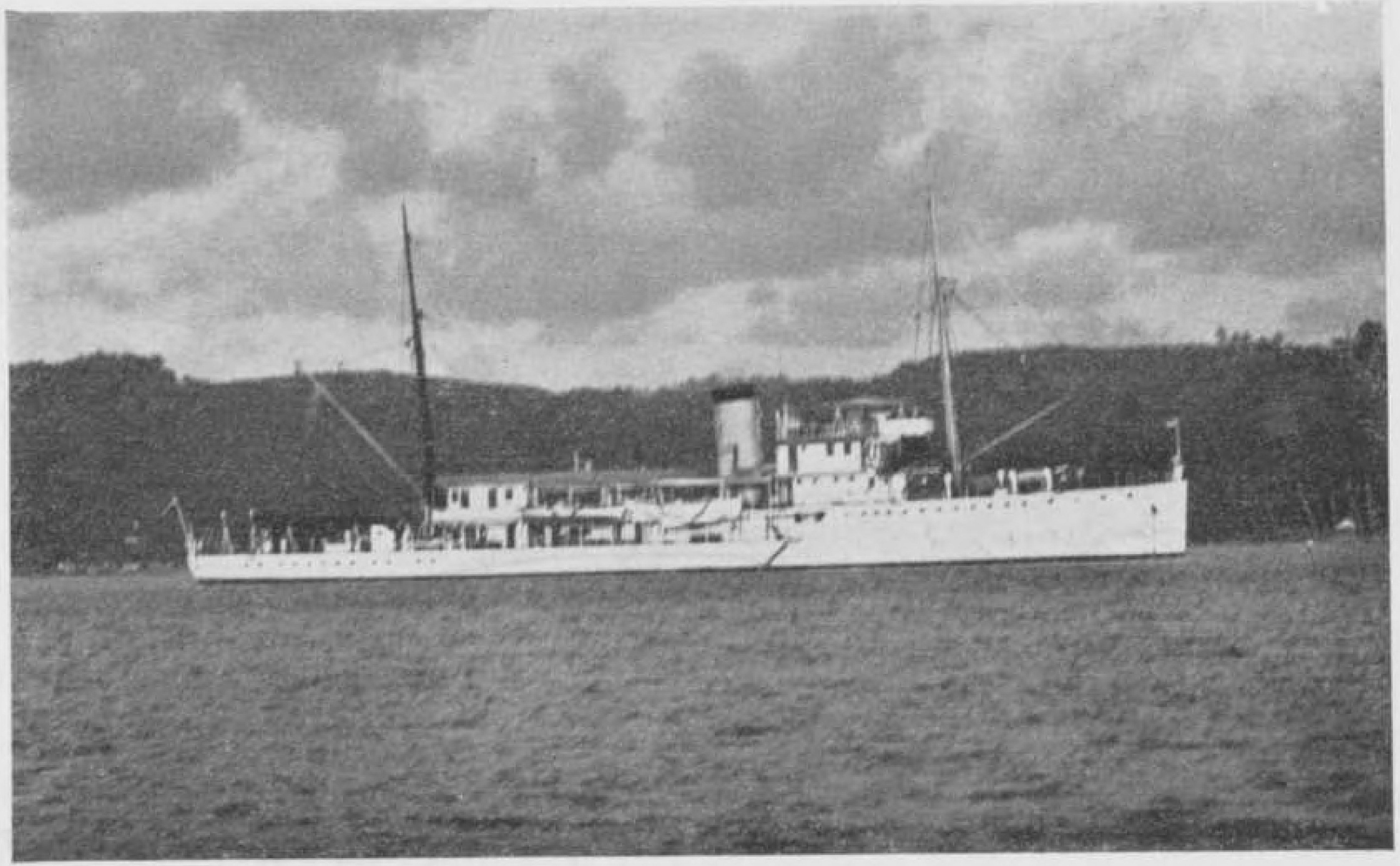
Men wisselde op den duur liever seinen met lampen dan met vlaggen, ook overdag, daar vlaggen soms niet goed uitwoeien er er dan misverstanden ontstonden. Zo antwoordde een boot van de K.P.M. eens op het sein „Bound for?" (waarheen bestemd?): „Muiterij, ik verlang hulp!" En een Noorse tankboot, die men toeseinde „Bijdraaien, of stoppen", maakte haastig rechtsomkeerd. Toen hij de volgende ochtend weerkwam, verklaarde de kapitein dat hij het vlagsein had aangezien voor „Onderzeeërs in de buurt".

Midden Februari zag de commandant van de „Soemba" de eerste Japanners in de omgeving van Oosthaven. Hij stoomde weg maar keerde 's nachts terug en opende met het zware scheepsgeschut het vuur op de loodsen bij het station waarin de troepen waren ondergebracht en richtte er geweldige schade aan. (Op hun beurt haalden later de Jappen iets dergelijks uit op de Oost-

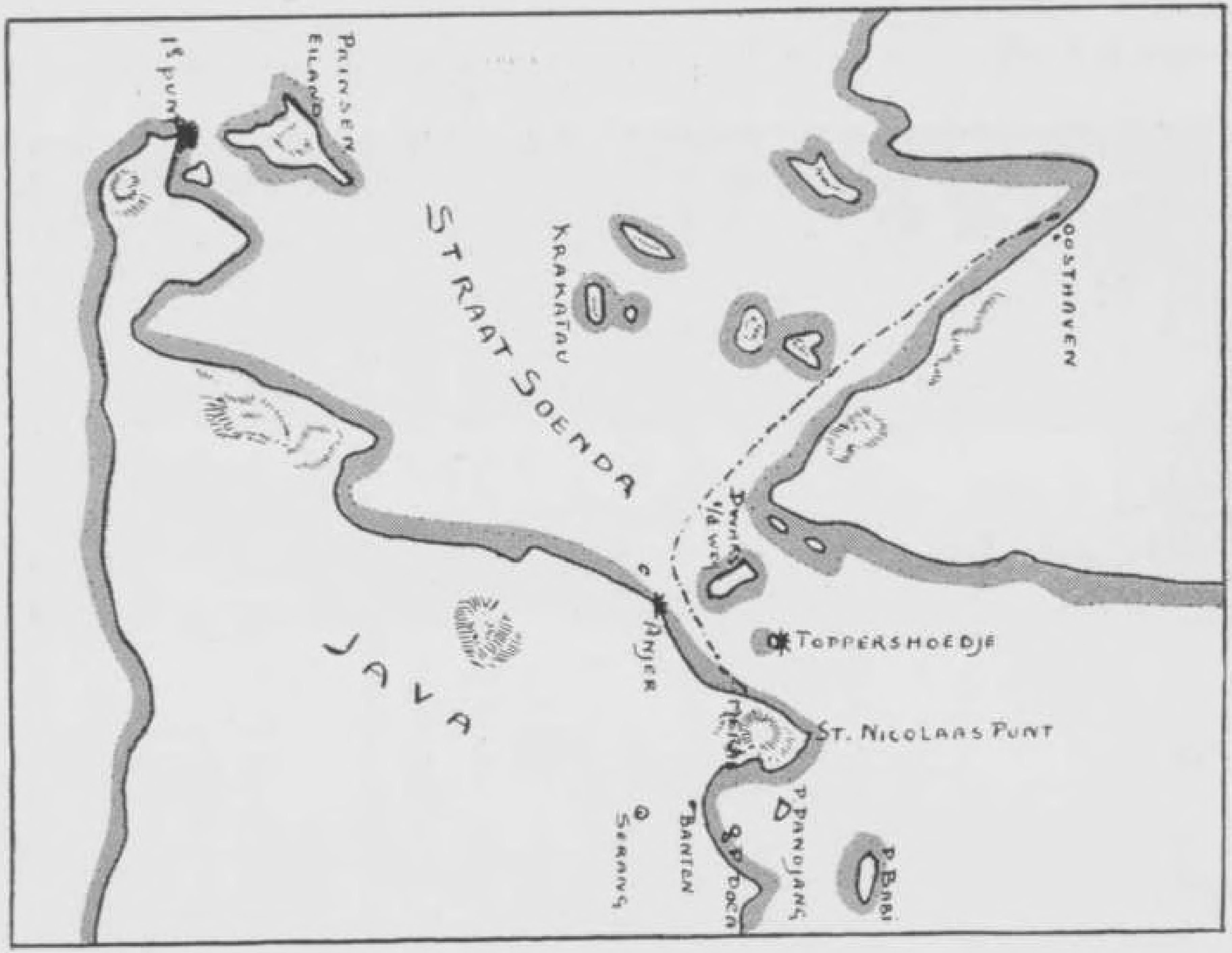
kust van Borneo, waar de Australiërs geland waren en feest hadden gevierd; toen ze hun roes uitsliepen kwamen de gevluchte Japanners uit de rimboe terug en staken de hele plaats in brand.)

Na de hiervoor vermelde luchtaanval op het „eskader" bij Merak, zocht de „Sirius" ligplaats in de Bantam-baai. Vlak voor het binnenvaren zag men een convooi naderen, bestaande uit twee tankboten en twee Engelse jagers. Het was vroeg in de morgen, maar reeds passeerden er zeven vijandelijke bommenwerpers, die het convooi ontdekten, en op de „Sirius", waar men de schepen niet meer kon waarnemen, hoorde men weldra ontploffingen. Pas na de capitulatie van Japan bleek dat alle vier vaartuigen ten onder waren gegaan. Ook de „Reiger" was de baai binnengelopen en koos ligplaats naast de „Sirius". Al gauw begonnen de vliegtuigen ook dit tweetal aan te vallen, maar ze deden het van grote hoogte. Toen de bommen verbruikt waren keerden ze naar hun basis, het vliegveld van Palembang, terug om nieuwe te halen; anderhalf uur later waren ze er weer. Ze hadden die dag geen treffers van belang, maar de munitie van de beide G.M.-schepen was spoedig op en er werd besloten dat men tot de avond aan land zou gaan. Toen het donker geworden was stoomde de

„Sirius" op naar een eilandje midden in de baai; de „Reiger" was op zijn plaats gebleven, waarschijnlijk door moeilijkheden met de machine. Plotseling werd er een fel zoeklicht gericht op de plek waar de „Sirius" de hele dag had gelegen en vertoonde de „Reiger" zich in het schijnsel. Een Japans oorlogsschip, gewaarschuwd door de vliegtuigen, was ongetwijfeld uitgezonden om met deze twee schepen van de G.M. af te rekenen. De „Reiger" antwoordde met zijn 7,5 c.M. kanon, waarop het zoeklicht uitging. De „Sirius" zocht in het donker een goed heenkomen; de „Reiger" trachtte zigzag varend ook te verdwijnen maar liep op een rif aan de kust. De bemanning verliet toen het schip, terwijl de Japanner voortging met het beschieten van de „Reiger". Van het eilandje waarop ze terechtgekomen waren af zagen de schipbreukelingen dat er een vijandelijke transportvloot voor anker ging en dat er landingsvaartuigen in actie kwamen. Zij zwommen toen zelf in groepjes naar de wal en werden er meteen gevangen genomen. De commandant en de marconist zwommen nog een heel eind langs de kust maar werden door de bevolking naar de Japanners opgebracht en vervolgens opgesloten in de bioscoop van Serang, waar ze de overlevenden van de „Houston" en de „Perth" aantroffen. De



De laatste (tweede) „Arend", zusterschip van de derde „Valk", in de baai van Ambon;
in 1942 te Tandjong Priok tot zinken gebracht



Schetskaartje Straat Soenda

1ste officier H. K. J. Lehmann heeft men na het verlaten van het schip niet meer gezien.

De „Sirius" stoomde eerst Oostwaarts, maar ontdekte na korte tijd het silhouet van een oorlogsschip en draaide de Bantam-baai weer in. Weer zocht een zoeklicht de omgeving af en viel er een salvo, maar het schip werd niet getroffen. En nu begon er, wat later het laatste grote zeegevecht in de Indische wateren bleek te zijn. De geallieerde kruisers „Perth" en „Houston" waren, samen met enige jagers, die middag uit Tandjong Priok vertrokken om te beproeven door Straat Soenda de Indische Oceaan te bereiken. Tussen St. Nicolaaspunt en het eiland Babi lag echter een overmachtige Japanse vloot. Het werd een vuurgevecht dat horen en zien verging. Door de hevige inslagen werd de hele omgeving verlicht. Daar één van de schepen lichtspoor-ammunitie gebruikte was het duidelijk dat er ook een Hollands oorlogsschip bij was; het bleek de „Evertsen" te zijn. Niet één van de bodems is het gelukt door de Japanse linies heen te breken; ze zijn strijdend tot het laatste ten onder gegaan.

Bezuiden de Doea eilanden stoomde de „Sirius" volle kracht opzettelijk in de modder; men zette daarna de buitenboordskranen open. De sloepen werden te water gelaten, maar velen sprongen

overboord daar de kust vlakbij was. Maar doordat het laag water was hadden zij twee uur nodig om door de strook modder van vijftig meter breed te baggeren. Aan de wal gekomen, keek men nog eens naar de „Sirius", die af en toe hel verlicht werd door de inslagen van het vuur om de Noord. Scheef weggezakt in de modder lag daar het schip, met de driekleur nog wapperend aan de steng van de grote mast.

De bevolking van de naburige kustkampong had zich angstig verborgen achter de wrakke hutjes, menend op die manier nog enigszins veilig te zijn bij het tumult. Een patrouille van het oude fortje aan de Bantambaai hield de schepelingen aan en geleidde hen naar het fort. Daar vernamen ze dat de vijand geland was bij Merak. Met een paar oude auto's konden de mannen van de „Sirius" de tocht voortzetten naar Batavia. Waar men doorkwam was de streek in rep en roer, stonden de mensen bang voor hun huisjes te wachten op wat er zou gebeuren. Tegen zonsopgang arriveerden de mannen, vermoeid en bemodderd, in de Indische hoofdstad.

Vergeleken bij alle andere Europese bevolkingsgroepen in Indië hebben de officieren van de gouvernementsmarine het er buitengewoon goed afgebracht tijdens de Japanse overheersing: er is

slechts een enkele in een kamp omgekomen. Enige anderen vonden hun einde bij het begin van de vijandelijke aanval, en van hen willen we hier ten slotte apart Hans Fuhri herdenken, die als 2de officier van de G.M. het bevel voerde over het gewestelijk vaartuig „Anna", dat, gelijk we hebben meegedeeld, aanvankelijk belast was met de bewaking van de wateren ten Noorden van Nieuw-Guinea, waar Japanse vissers voortdurend op verboden gebied optraden.

Toen Indië capituleerde, was er aan boord van de „Anna", die toen te Manokwari lag, geen brandstof genoeg om weg te varen en toen de Japanse vloot enige tijd later die haven binnenstoomde — het was reeds 12 April — stuurde Fuhri de hele bemanning aan wal. In het gezicht van een vijandelijke torpedojager stak hij daarop zijn schip in brand en opende de buitenboordskleppen. In een sloep vertrok hij en trachtte met zijn vrouw in de bossen te ontsnappen; ze werden echter gevangengenomen en met de plaatselijke autoriteiten geïnterneerd.

Men mag hier de vraag stellen of het niet rijkelijk laat was toen hij het schip in brand stak. Drie inheemse leden van de bemanning werden voor dit misdrijf gevat en aan een boom gebonden;

Fuhri meldde zich daarop en verklaarde de enige verantwoordelijke te zijn. Hij beriep zich op de orders van de Commandant Zeemacht.

Nu was éen van de laatste daden van admiraal Helfrich, eer hij Java verliet, geweest de gouvernementsmarine te demilitairiseren; hij hoopte hiermee te bereiken dat het personeel er van niet krijgsgevangen zou worden gemaakt. Maar de basis Soerabaja bijvoorbeeld heeft nimmer dit bericht ontvangen (zodat aldaar de mannen van de G.M. werden opgesloten) en zo wist Fuhri op Nieuw-Guinea ongetwijfeld nog minder dat hij sedert zes weken geen marineman meer was en dat de gegeven militaire opdrachten voor hem niet langer golden.

Tijdens de verschillende verhoren werd hij geschopt en geslagen, maar hij beriep er zich op, reserve-officier van de Nederlandse marine te zijn, en dat hij in deze qualiteit de orders had moeten uitvoeren. Een nieuw gezichtspunt; wat evenwel niet wegneemt dat op het ogenblik van de capitulatie de gegeven orders als vervallen konden worden beschouwd, daar het Nederlandse militair gezag toen eindigde. De toeleg was dan ook duidelijk: dat Fuhri niet wilde dat de Japanners gebruik van de „Anna" zouden maken, en deze op-

vatting kunnen wij (als landgenoten) niet anders dan prijzen. Deze G.M.-officier mocht verwachten dat zijn handelwijze hem de kop zou kosten. Hoe toch was het de mensen van de „Augustina" vergaan, het 3300-tons motorschip van de Ned.-Indische Tank Stoomboot Mij. dat op 1 Maart, op weg van Batavia naar Australië, bij de nadering van een Japanse torpedojager door de eigen bemanning tot zinken was gebracht; waarna alle opvarenden, met uitzondering van één die wist te ontkomen, door de Japanners waren vermoord.

De vijand heeft schandelijk misbruik van zijn macht gemaakt in dit geval. Men veroordeelde Fuhri ter dood en liet hem drie etmalen aan een boom gebonden staan. Overdag in de gloeiende zon, 's nachts onbeschermd tegen muskieten. Daarbij werd hij weer getrapt en geslagen; één, met name bekend, Japanner ontzag zich zelfs niet hem in het gezicht te schoppen zodat zijn tanden afbraken. Eindelijk werd hij losgemaakt en, na een aantal niet-direct dodelijke bajonetsteken te hebben gekregen, onthoofd. Zijn stoffelijk overschot begroef men dermate slecht, dat sommige lichaamsdelen boven de grond uitstaken en dagenlang onder wolken van vliegen zaten.

Begin 1949 heeft de herbegrafenis te Ambon plaatsgehad. Dit is een indrukwekkende plechtig-

heid geworden waaraan onder anderen de honderd leerlingen van de Opleidingsschool Scheepvaart Molukken deelnamen. Een motorzeelichter – een wel wat bescheiden vaartuig – draagt thans zijn naam.

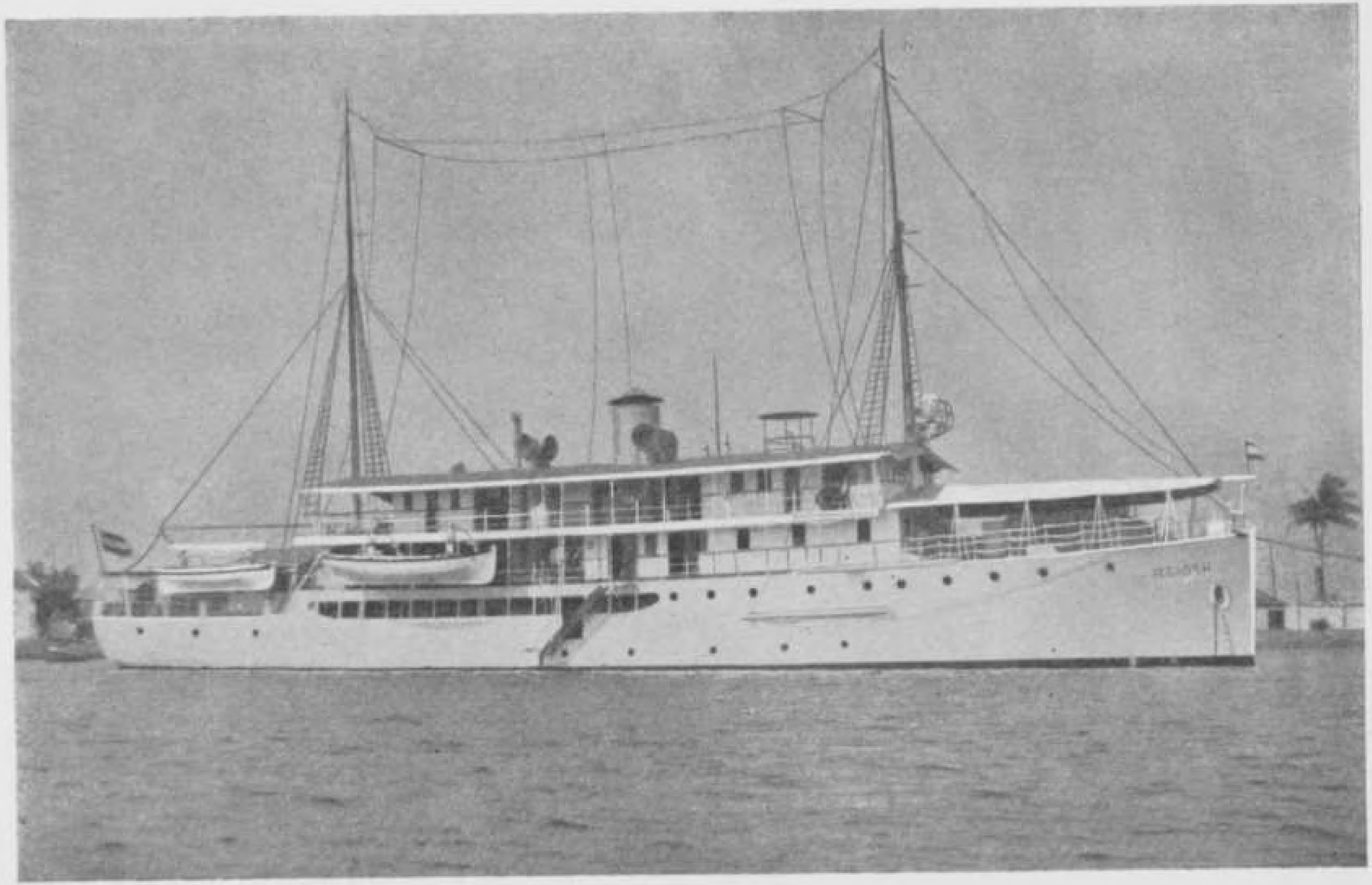
XI

EEN OVERLEVENDE

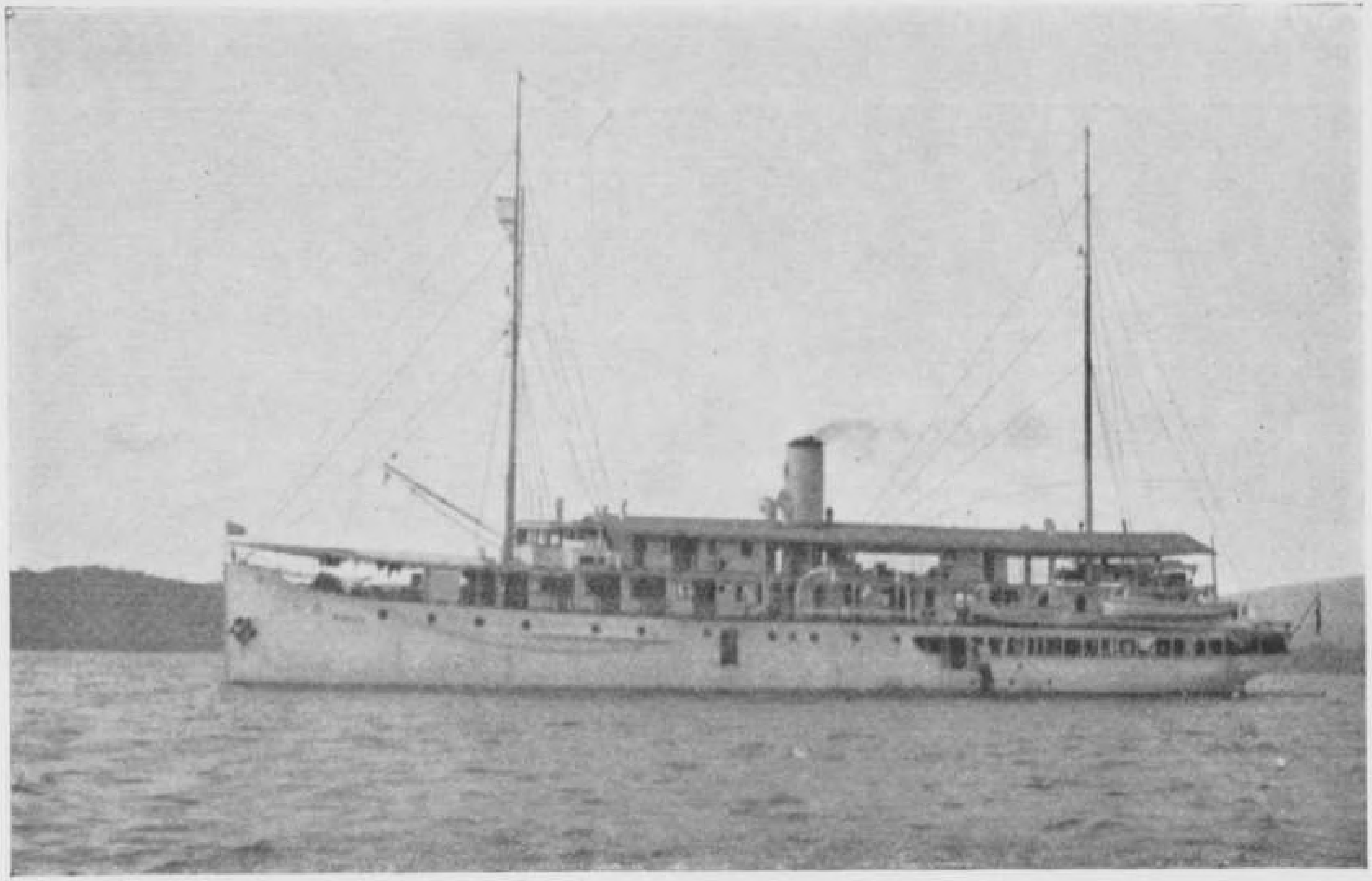
We hebben reeds meegedeeld dat de „Zuiderkruis" in 1924 te Amsterdam gebouwd werd als kabellegger en in dienst werd gesteld bij de Gouvernements Marine, en naderhand fungeerde als voorraadschip bij de Kon. Marine toen deze uitgebreide oefeningen bij de Noordkust van Nieuw-Guinea en in de Molukken hield. In deze qualiteit werd het verbouwd opdat het beter aan zijn doel zou beantwoorden en o.a. werd het toen tot oliestoken ingericht. De opslagruimte voor kabels werd veranderd in grote koelkamers voor vlees, groente en fruit; op het achterdek kreeg men twee tanken voor brandstof voor watervliegtuigen, en toen ook de „Zuiderkruis" in September 1939 gemilitairiseerd werd nam het reservedelen voor onderzeeërs aan boord en deed aldus dienst als onderzeeboot-moederschip. Daar dit het enige vaartuig van de gouvernementsmarine is dat gespaard is gebleven, willen we aan zijn lotgevallen aparte ruimte wijden, en we kunnen daarover uitweiden doordat we de beschikking hebben over een gestencild werkje, getiteld „Hr. Ms. Zuiderkruis in Oorlogstijd", geschreven door

de commandant, W. F. van Rooy, die op ronde zeemansmanier, met af en toe humor en openhartige critiek, zijn ervaringen te boek heeft gesteld.

Van de oorlog met Duitsland werd niet veel last ondervonden; het personeel werd geoefend in het bedienen van de twee 7,5 cm kanons en in het gebruik van de geweren en revolvers; afweergeschut ontbrak ook bij dit stoomschip. Toen Indië de oorlog aan Japan verklaarde, zag een aan boord zijnd officier-vlieger de toestand somber in, daar Indië zich naar zijn mening in het geheel niet kon verdedigen, en commandant Van Rooy verwonderde zich weldra over de drieste taal van de radio-omroep en het z.i. onverantwoordelijk optimisme dat ook de marinechefs aan de dag legden. Maar te Soerabaja kreeg zijn schip nu twee Colt-mitrailleurs als luchtafweer. Daarop werd de „Zuiderkruis", begin Januari, naar Tandjong Priok gedirigeerd, maar bezuiden Java langs, aangezien er in December in de Javazee al talrijke vaartuigen getorpedeerd waren. Het schip moest honderd mijl uit de kust blijven, maar een vliegtuig kwam met de seinlamp melden dat het 160 mijl moest worden, daar er bij Tjilatjap ook reeds twee stomers tot zinken waren gebracht, de 2300 bruto-tons „Van Riebeeck" en de 3000-tons „Van



De „Reiger", die in 1942 op de Westkust van Java ten onder ging



Het in 1923 in Nederland gebouwde s.s. „Sirius", zusterschip van de „Wega"; in 1942 op de kust van West-Java verloren gegaan

Rees", beide van de K.P.M. (In het geheel verloor deze rederij 96 van haar 142 schepen). De „Zuiderkruis" bereikte ongedeerd de haven van Priok, die overvol schepen lag en waar voortdurend Japanse bommenwerpers overvlogen, doch die voorlopig niet werd aangevallen, daar de vijand blijkbaar verwachtte die vloot wel in handen te zullen krijgen. Het schip kreeg opdracht drinkwater naar Oosthaven te brengen, en daar verdrongen zich de drommen vluchtelingen nu Palembang in brand stond. De K.P.M. voer af en aan om de mensen naar Merak te brengen; rijen auto's lieten ze onbeheerd achter, maar de marine heeft gezorgd dat ze niet in het bezit van de Japanners kwamen door ze allemaal te verbranden.

De „Zuiderkruis" keerde naar Priok terug en daar deed de commandant dadelijk moeite om een „oversteekkaart" naar Australië te krijgen. Op het Hoofdkantoor van de Scheepvaart waren er nog twee; Van Rooy wist er één van te bemachtigen, zeer tegen de zin van de op één na hoogste ambtenaar, die verklaarde dat er nieuwe gedrukt werden, welke te zijner tijd aan elk schip zouden worden gezonden. Een week later was Java gevallen....

Op 22 Februari vertrok de „Zuiderkruis" met bestemming Tjilatjap en sloop 's avonds door

Straat Soenda. Op de reis langs de Zuidkust nam men een vijftigtal schipbreukelingen op van het s.s. „Pijnacker Hordijk", een oude boot van de K.P.M. (3000 ton), die net getorpedeerd was. Te Tjilatjap was het een zenuwachtige drukte. Men fluisterde namen van schepen die verwacht waren doch die maar niet kwamen opdagen, terwijl er van reeds vertrokken stomers boten met schipbreukelingen arriveerden.... Er zou een lading vliegtuigen aankomen, genoeg om Java te redden; daar er geen vliegveld was, brak men ijlings een stuk spoorweg op om die met beton tot startbaan te maken; toen het schip verscheen, had het zes vliegtuigen aan boord....

Op de „Zuiderkruis" beschikte men over alle geheime codes en codeermachines van de marine, en drie dek-officieren deden dag en nacht niet anders dan de opgevangen geheime telegrammen ontcijferen, waardoor men volkomen op de hoogte van de deplorabele situatie was. Mochten de telegrammen nog eens gepubliceerd worden, dan voorspelt de Heer Van Rooy een hoogst merkwaardige lectuur. De commandant trof daarom zijn maatregelen om te kunnen vertrekken — zijn schip kon te Tjilatjap toch geen nut meer doen — en op 27 Februari, toen het hem duidelijk was geworden dat er van de Nederlandse marine zogoed

als niets meer over was, kreeg hij verlof uit te varen, naar een punt 400 mijl bezuiden de kust, om toch nog enigszins in de buurt te blijven. Een reeks koopvaarders stoomde achter de „Zuiderkruis" aan, toen deze 's avonds moeizaam door het mijnenveld voer. Daar het schip een lekkende condensor had, waaraan men wanhopig werkte om hem te herstellen, schoot men aanvankelijk slechts langzaam op en haalden de handelsschepen het vaartuig in. Na enige tijd stoomde men telkens door plekken olie, die aangaven dat er pas een boot gezonken was. Later vernam men dat onderzeeërs met kanonvuur vele van de schepen uit de reeks tot zinken hadden gebracht. Op zeker ogenblik vloog de schoorsteen van de „Zuiderkruis" in brand, waardoor het schip mijlen ver te zien was. Door zig-zag te varen verminderde men de kans op een torpedo-aanval. Wellicht ook hadden de onderzeeërs het te druk met de grote koopvaarders en vonden ze het schip van de G.M. niet zo de moeite waard, naar het oordeel van de commandant.

Wij zijn in staat, uit andere bronnen iets over die vernietiging van Nederlandse schepen hier in te lassen. Enkele zijn er maar ontsnapt, zoals de kleine passagiersschepen „Generaal Verspyck" en „Janssens" van de K.P.M., en dan het moderne

motorschip „Zaandam" (10.900 bruto-ton), dat ook op 27 Februari uit Tjilatjap vertrok, schipbreukelingen van de kleine „Tomohon" van de K.P.M. opnam, die zelf eerst zeelui van een Noor had opgepikt, en dat – het m.s. „Zaandam" – acht maanden later toch, ten Westen van Kaapstad, het slachtoffer van een onderzeeër werd. Diezelfde 27ste Februari werd de „Enggano" van de S.M. Nederland (5400 ton) door vliegtuigen in brand gebombardeerd terwijl de toen eveneens uitgevaren „Siantar" van de Rotterdamsche Lloyd (8667 ton) vier dagen later werd getorpedeerd. De „Modjokerto", ook van de Lloyd (8806 ton), vluchtte de 28ste uit Tjilatjap, maar werd door een Japans oorlogsschip beschoten en in de grond geboord; geen enkel lid van de bemanning heeft men teruggezien. Die dag verliet voorts de „Poeloe Bras" van de Nederland (9278 ton) die haven, en misschien zou dit prachtige motorschip de dans zijn ontsprongen, wanneer het niet door de autoriteiten teruggeroepen was naar de Wijnkoopsbaai en op die tocht door bommen tot zinken was gebracht. De kleine „Sigli" van de K.P.M., die Tjilatjap op 1 Maart verliet, werd door de Japanners aangehouden en weggevoerd; dit gebeurde ook met de „Duymaer van Twist" van die rederij en met de veel grotere „Tjisaroea" van

de Java-China-Japan-lijn (7089 ton); in Japanse dienst zijn deze alle drie verloren gegaan.

Op de bewuste 400 mijl afstand gekomen zocht de „Zuiderkruis" te vergeefs telegrafisch contact met Java en nam aan dat de zaak daar wel mis was. Men zette nu koers naar Fremantle, maar de inheemse bemanning voelde dat het kouder werd en wilde weten waar de reis naartoe ging. Ze wilden niet in een vreemd koud land sterven en verlangden dat men naar Java terugkeerde. De commandant hield een toespraak dat zij vrouw en kinderen stellig niet terug zouden zien als hij het roer omwierp, en na wat gehuil en gelamenteer verdwenen ze naar het volkslogies.

Toch werd er nog een telegram opgevangen aan de Nederlandse strijdkrachten ter zee, waaruit op te maken viel dat ze zich in Noordwestelijke richting moesten bewegen. Mede met het oog op de inheemse opvarenden besloot de commandant toen naar Colombo te koersen. Er werden nog drie vijandelijke vliegtuigen gezien – ten gevolge waarvan men de daarop volgende nacht naar het Zuiden voer om de tegenstander het spoor bijster te doen worden – en toen men ten slotte in veiliger contreien kwam, merkte men dat alle schepen de „Zuiderkruis" ontliepen als zijn silhouet aan de horizon opdoemde. Twee weken

na de vlucht uit Tjilatjap arriveerde hij bij Ceylon, waar inmiddels eveneens de Commandant der Ned. Zeemacht met zijn staf per vliegtuig was aangekomen. Van Rooy presenteerde zich bij admiraal Helfrich en zei hem dat hij onderweg het bericht van demilitairisatie had opgevangen maar zich daar niets van had aangetrokken. Men verklaarde dat de „Zuiderkruis" nu gemilitairiseerd zou blijven. (Het materiaal dat men als onderzeeboot-moederschip aan boord had deed men over aan de „Colombia" van de K.N.S.M., een kostelijk motorschip van 10.782 ton, dat in de van de „Zuiderkruis" overgenomen functie een jaar later getorpedeerd werd aan de Oostkust van Zuid-Afrika). Hij zou te Colombo als liggend voorraadschip dienst doen. Maar lang duurde dit niet want ruim twee weken later kwam er bevel weg te stomen daar er een Japanse vloot naderde, die gerapporteerd was door een Engelse vlieger. Dank zij deze waarschuwing werd Ceylon gered, want trok men alles samen wat men aan vliegtuigen bezat en sloeg de Japanse luchtaanval af. De hele inheemse bevolking had echter de benen genomen naar het binnenland en hierdoor was het hele havenbedrijf maandenlang gedesorganiseerd. De werklust en werkkracht van de bevolking te Colombo was toch al bijna nihil, vergeleken met die der

Javanen, en de invloed die er van dat volk uitging op de inheemse schepelingen van de Nederlandse marine was niet gunstig.

De „Zuiderkruis" had slechts een certificaat voor varen in de Indische archipel, en na nader onderzoek stond men onze stomer toe alleen reizen te maken buiten de vier maanden dat de Westmoesson duurde. Hij werd nu al gauw, in dienst van de Engelse marine, gebruikt om levensmiddelen over te brengen naar de garnizoenen op de Malediven, de eilandengroep ten Zuidwesten van Ceylon, ongeveer halfweg de Noordwestpunt van Sumatra en de Noordoostpunt van Somaliland, aan de Golf van Aden. Het is wel typerend voor de mentaliteit van onze vijanden dat zelfs deze eilanden door hen belaagd werden. Eerst vernietigde men vier Japanse raiders (zwaar bewapende koopvaarders) die dit deel van de Indische Oceaan onveilig maakten; daarna waren het Japanse onderzeeërs die er op alleenvarende handelsschepen loerden; ten slotte opereerden er buitengewoon brutaal Duitse duikboten, die als basis het eiland Penang bij Malakka hadden. Toen de „Zuiderkruis" in Maart '44 eens op de ree van één der Malediven, het eilandje Addu Atoll, lag, schoot een Duitse onderzeeër een torpedo af door een smalle toegangsgeul naar een Britse tankboot,

die evenwel niet zonk. In diezelfde tijd werd het troepentransportschip „Khedive Ismail" getorpedeerd, waarbij er van de 1280 man maar 80 werden gered, terwijl er ook nog een Griek tot zinken werd gebracht en een Noor ernstig beschadigd.

De Japanners vierden, waar mogelijk, hun moordlust bot: zo werd op 26 Maart 1944 ten Zuiden van Ceylon het 6000-tons s.s. „Tjisalak" van de Java-China-Japan-lijn door een Japanse duikboot getorpedeerd; de 76 man equipage en de 27 passagiers nam men uit de boten en aan boord en vermoordde ze na elkaar, waaraan toevallig een vijftal mensen wisten te ontsnappen. Niettemin menen de Amerikanen thans van de Jappen „democraten" te kunnen maken, en biedt men hun aanstonds de Indonesische markt aan voor hun herstelde industrie....

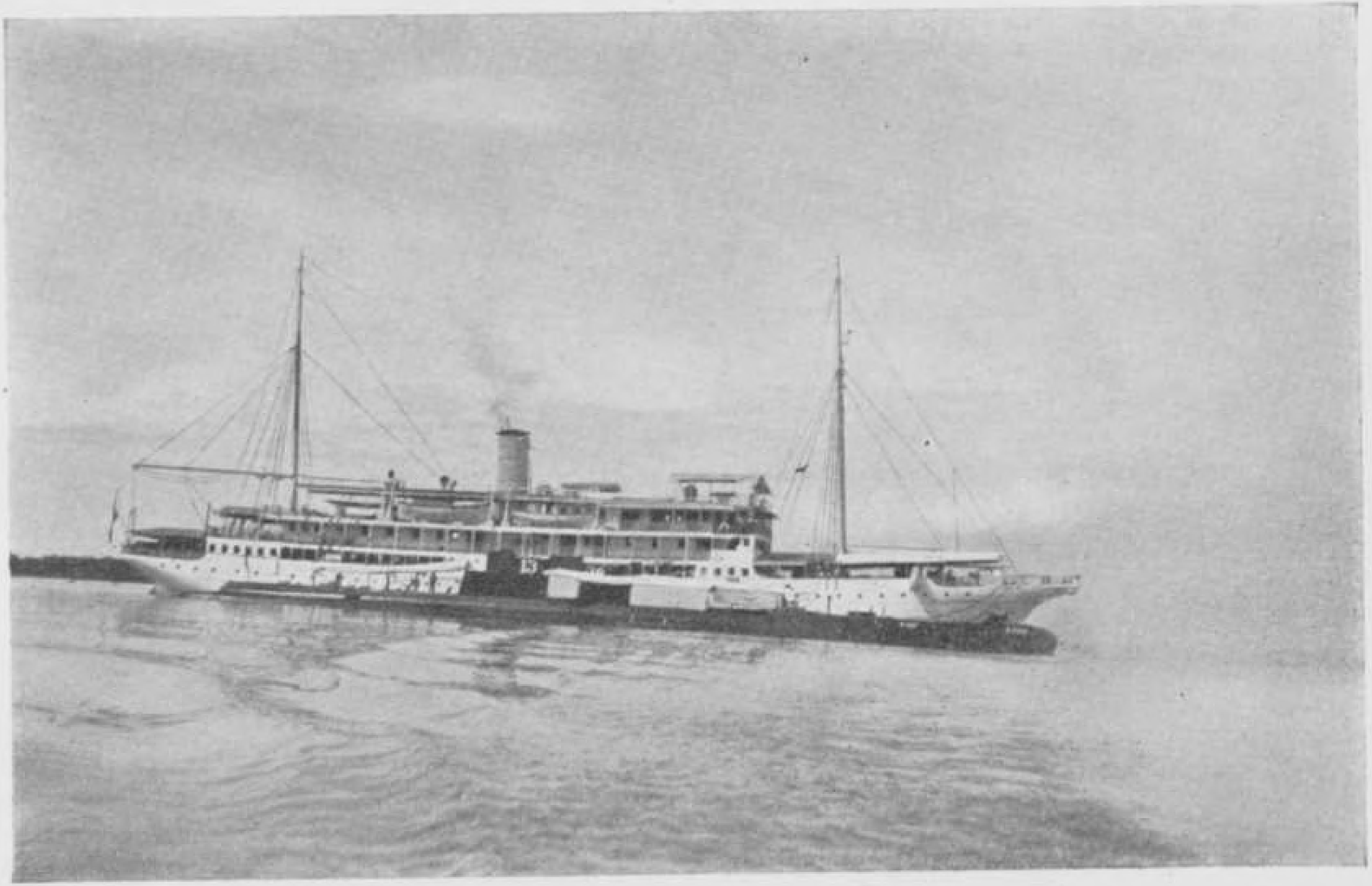
De „Zuiderkruis" ging vervolgens reizen maken naar Bombay, Madras en Calcutta, en wel om goederen te halen voor het front in Burma. In de havens in laatstgenoemd gebied zag de bemanning voor het eerst kampen met Japanse krijgsgevangenen, waarbij ook Javanen waren, wat niet bepaald prettig aandeed.

De geest onder de opvarenden van dit eniggebleven schip van de G.M. was steeds zo

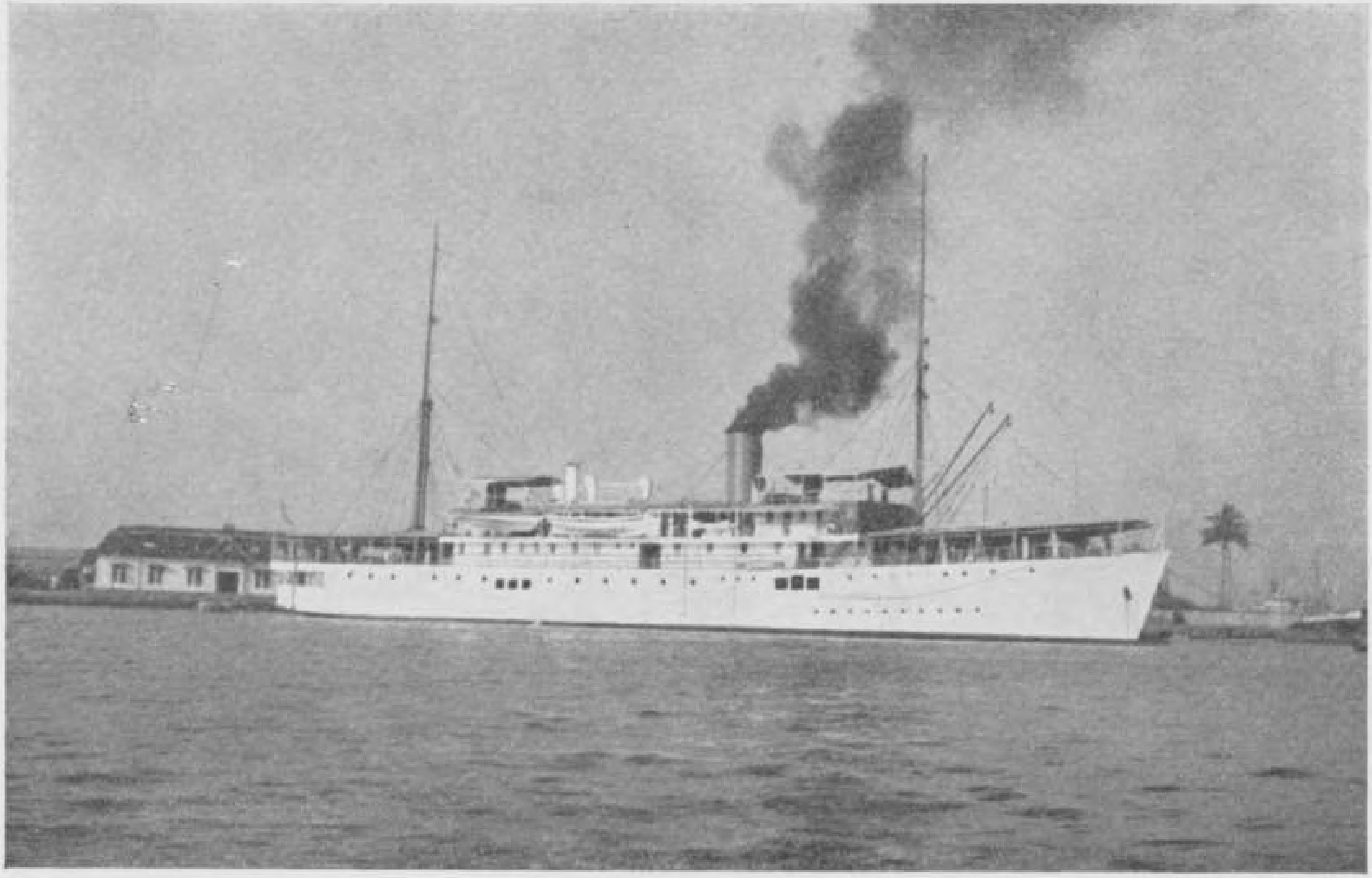
goed als men met redelijkheid mag verlangen van mensen die niet van vaartuig kunnen verwisselen en die elkaar's meningen en verhalen langzamerhand wel kennen. De salarissen van de inheemse schepelingen waren gelijkgesteld met die van de marine en dus hoog voor hun doen, maar die van de G.M.-officieren bleven dezelfde, ook toen zij in rang verhoogd werden. De voeding was veel beter dan bij de Engelsen; niettemin namen de klachten van de inheemse equipage toe, al is het nooit zo erg geweest als bij de K.P.M., waar midden in oorlogstijd dienstweigering en massaal weglopen schering en inslag waren. Door Australiërs en Ceylonse communisten opgezet, lieten de inheemse opvarenden voortdurend requesten aan de admiraal opstellen met grieven die gemakkelijk ontzenuwd konden worden. Doordat de commandant echter altijd „ethisch" was geweest, wist hij vrede met de lui te houden zonder zijn „gezicht te verliezen", en bij terugkomst in Indië ontving hij uit erkentelijkheid van juist dit deel der bemanning een Balinees beeldje met een schriftelijke opdracht; een geste die van inheemse zijde ongewoon is. Ofschoon alle Javaanse schepelingen getrouwd waren en kinderen hadden – om wie ze na het vertrek uit Tjilatjap zo treurden – hertrouwden ze te

Colombo allemaal en werden tijdens hun verblijf buiten Java vader van nog weer 49 kinderen.

De terugkomst op Priok ten slotte, in October '45, was een grote desillusie voor de officieren van de G.M. Geen schepen maar wrakken, geen driekleur doch het rood-wit van de „republiek", de collega's nog in de kampen, een enkel Europeaan op de steiger, ellendig van kleding en uiterlijk. Ze hadden het zich zo mooi voorgesteld, met wapperende vlaggen, gepavoiseerde vaartuigen en de hoofden-van-dienst van de Gouvernements Marine aanwezig ter begroeting van het éne schip dat de oorlog doorstaan had. In plaats daarvan geen enkel teken van leven van de zijde van het Hoofdkantoor van Scheepvaart, waaronder de G.M. ressorteerde. De verklaring is dat er tijdens de oorlog in Australië een nieuw Hoofdkantoor was opgezet door een paar outsiders, die een heel plan hadden opgesteld voor een nieuwe G.M., waarbij op de „Zuiderkruis" niet meer was gerekend. Thans mag ook dit plan — dat trouwens in tal van opzichten onpractisch of niet uitvoerbaar bleek — worden opgeborgen en de uitvoering er van worden opgeschort, nu het buitenland oordeelt dat de volken van de Indische archipel zelfs alles moeten opknappen. Of zij het beter, of even goed, als de mannen van de vroegere G.M. zullen doen? Zee-



Het modelkabelschip „Zuiderkruis" — opvolger van de „Telegraaf" — op de kust van Nieuw-Guinea; het enige schip der G. M. dat de dans ontsprong



De mijnenlegger „Rigel" op de boeien te Priok; in 1942 aldaar vernietigd

vaarders, met name in leidende functies, en die niet voor een kleintje vervaard zijn, roept men niet bij proclamatie uit; zelfs al betreft het bestuurders van prauwen die men scheepsofficieren zou willen maken. Het spreekwoord dat elke verandering geen verbetering is zou hier wel eens kunnen gaan gelden.

XII

NA DE VAL VAN JAPAN

De officieren van de gouvernementsmarine die te Soerabaja krijgsgevangen waren gemaakt, zijn tijdens de bezetting voor het grootste deel naar Japan overgebracht; na de oorlog kregen zij gelegenheid te Manila op hun verhaal te komen. Die van West-Java, die gedemilitairiseerd waren, liet de vijand eerst op vrije voeten, maar gaandeweg werden ook zij geïnterneerd. Daarna pikten de Japanners de zeelui uit deze burgerkampen en vervoerden ze naar Singapore, waar zij o.m. te werk gesteld werden bij een van de droogdokken in Keppel Harbour. Toen Japan gecapituleerd had, deden de vrijgelaten mannen al hun best hun gezin terug te vinden; in '44 waren vrouwen en kinderen voornamelijk geconcentreerd in Midden-Java. We behoeven hier niet te memoreren hoe weinig voorspoedig hun bevrijding in z'n werk ging; alleen dat heel wat mannen van de G.M. met zenuwziekteverlof naar Holland moesten. De overigen kregen posten te bezetten op het Hoofdkantoor van Scheepvaart, via Bandoeng en Melbourne nu teruggekomen te Batavia, of gingen

optreden als Havenmeester elders in de archipel. Schepen te bemannen waren er niet.

Naast de „Zuiderkruis" had men enkele tot zinken gebrachte vaartuigen tot zijn beschikking die door de Japanners gelicht waren doch waarvan alleen de „Gemma" te herstellen viel.

Ook knapte men enkele oude Japanse kustvaartuigen op om voorlopig toch enigszins te kunnen varen. Verder kocht men te Manila een half dozijn L.C.I.'s (Landing Craft Infantery), door Diesels voortgedreven; ze waren ongeschikt voor de tropen maar men verbeterde ze zoveel mogelijk. Men stelde ze in dienst als patrouillevaartuig voor de Zeepolitie, zoals deze tak genoemd werd, en het zag er naar uit dat deze in de plaats zou treden van de vroegere Gouvernements Marine. Echter zou er dan toch maar een beperkt deel van de vroegere taak kunnen worden uitgevoerd en er was in de hele archipel zoveel op te bouwen of opnieuw in te richten!

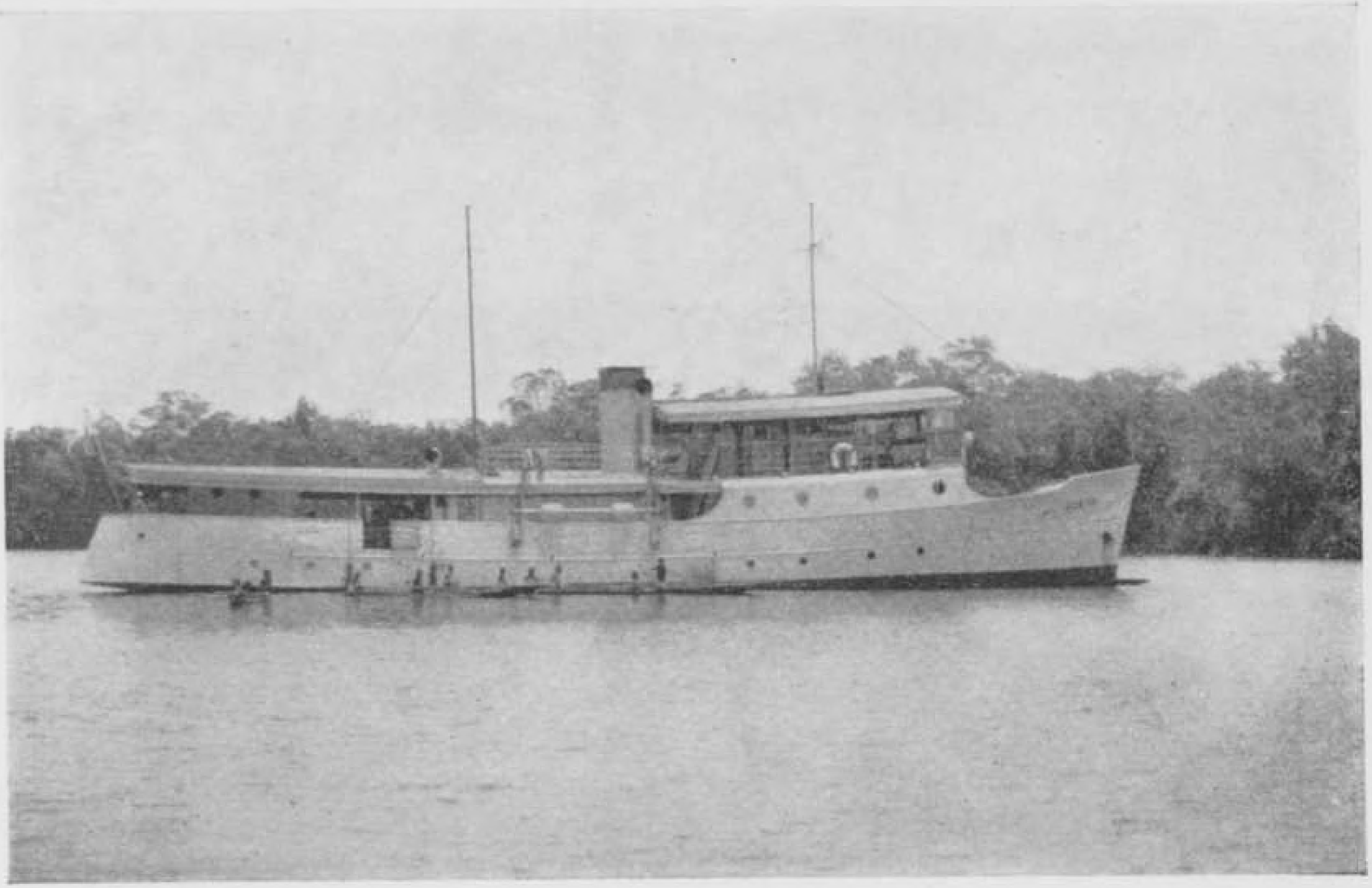
Opnieuw reisde er een commissie naar de Philippijnen en kocht er vier L.S.T.'s (Landing Ships for Tanks): bakbeesten van 5300 bruto ton. Ze waren volledig electrisch uitgerust en eisten geschoold personeel voor de machinekamer en zeer bekwame mensen op de brug.

Dit type schip is gebouwd om met een 4 tot 8

mijls vaart, afhankelijk van de routine van de Gezaghebber en de toestand van het strand, de wal in te lopen; al kan het ook gewoon aan de wal meren. Wanneer het vooruit aan de grond zit, worden twee deuren electrisch-hydraulisch geopend, waarna de z.g. „bow-ramp" wordt afgevierd. Dit is een zware rechthoekige plaat, die in gesloten toestand de opening in het voorschip waterdicht afsluit en in afgevierde toestand dienst doet als oprit voor over te voeren tanks of voertuigen. Dat het een zeer eigenaardige gewaarwording is, wanneer het schip willens en wetens met een 6 mijlsvaart het strand wordt opgejaagd is begrijpelijk, te meer wanneer men zich realiseert dat iedere gezagvoerder gedurende zijn hele loopbaan juist getracht heeft steeds vrij te blijven van het strand!

Het is dan ook een geheel apart vak en vereist de nodige oefening. De Amerikaanse Marine heeft eenvoudige handleidingen uitgegeven voor de behandeling van de L.S.T.'s. Allereerst moet er rekening gehouden worden met de helling van het strand, waarnaar het schip met behulp van de vele ballasttanks wordt getrimd (het geven van een zekere helling achterover). Ook spreekt het vanzelf dat het verschil maakt of het schip met een volle lading het strand oploopt en moet lossen of

De „Djampea", één van de ten onder gegane reeks mijnenvegers in 1942 te Priok



De politiekruiser „Bogor", het scheepstype dat wellicht alleen over zal blijven;
de „Bogor" zelf werd in 1942 vernietigd

dat het leeg op het strand gezet wordt en een lading moet innemen. Dat is niet geheel en al op te lossen met de ballasttanks, doch dan wordt er rekening gehouden met het getij en tevoren het gunstigste tijdstip berekend om het schip op het strand te zetten.

Zit het eenmaal op het strand, dan zit het in hoofdzaak vóór geboeid. Zou er stroom of wind dwars in komen, dan bestaat de kans dat het dwars op het strand wordt gezet, waardoor de kans op teloorgaan vrij groot is. Om dit te voorkomen zijn de L.S.T.'s uitgerust met een „Stern anchor".

Dit is een zwaar anker op het achterschip, waartoe aldaar een speciaal ontworpen zware winch is geplaatst. Aan dit anker zit een zeer zware staaldraad van ongeveer 300 meter lengte. Gaat nu het schip „beachen", de Amerikaanse uitdrukking voor het op het strand zetten, dan wordt er bij de vaart op bekwame afstand order gegeven om het stern anchor te laten vallen en wordt de staaldraad willig gestoken om de vaart van het schip niet te belemmeren.

Alles aan, in en op deze schepen is van ijzer, zodat het er in de tropen aan boord bar heet is. Toch heeft men er veel nut van gehad, door er materiaal mee te expediëren, vooral van de Amerikaanse bases Leyte en Hollandia op de Noord-

kust van Nieuw-Guinea. En een groot aandeel hebben ze gehad in het welslagen van de politiële actie aan de kust in 1947. Ze zijn vervolgens gebezigd voor het vervoer van troepen en materialen in de federale gebieden, doch daar het streven is de vroegere G.M. klein te houden, d.w.z. alleen kleine schepen te gebruiken, zijn hun dagen wel geteld; ook al omdat kleine vaartuigen eerder door Indonesiërs kunnen worden gebruikt dan grotere. De patrouilledienstén van de Kon. Marine zijn reeds overgenomen door in Australië aangeschafte kleine Higgins-motorboten, bemand door (nu nog) een 3de officier en acht inheemse schepelingen.

Tijdelijk heeft men nog enkele grotere bodems in dienst, nu er zoveel werk verzet moet worden. De „Gemma" is aangewezen voor de hydrografie — de oude „Hydrograaf", die eertijds al herdoopt was in „Bangkalan", vaart ook weer onder deze tweede naam — en de „Zuiderkruis" is opnieuw verbouwd, van voorraadschip tot opnemingsvaartuig. Voor het vervoer van water heeft men een Japanse tankboot verkregen, van 5000 ton, die „Aer Mas" (Gouden Water) genoemd is, en een andere Japanse stomer is bebakeningsschip geworden en heet nu „Leo". De „Aer Mas" is in Mei 1949 weerschip voor de K.L.M. geworden, in verband met de vluchten via Mauritius en Madagas-

car, en gestationeerd midden in de Indische Oceaan tussen Java en die eilanden, en wel omdat deze tanker voor drie maanden water en olie aan boord kan bergen. Men mag wel alle respect voor de bemanning er van hebben, wanneer men zich enigszins realiseert welk een beproeving van hitte en verveling zulk een lang verblijf op zo'n gloeiend, ongerieflijk tankschip in de eenzaamheid betekent. Drie zeelichters, waarvan we de „Hans Fuhri" al vermeldden, werden in Australië gekocht. Van de Marine nam men enkele korvetten over.

Het vroegere Hoofdkantoor van Scheepvaart is opgeheven en vervangen door een Departement van Scheepvaart, met aan het hoofd een Directeur van Scheepvaart. Dit staat nu geheel los van de Marine. Het beheert zowel de vroegere Haven- en Loodsdienst als de Federale Schepen Dienst, gelijk de Gouvernements Marine nu heet. Al degenen die vóór de oorlog in dienst waren bij de G.M. zijn automatisch overgegaan naar deze nieuwe organisatie, die vrijwel dezelfde taken heeft te vervullen als de G.M.: transporten van personen, goederen en gelden voor de overheid; het doen van hydrografische opnemingen; het verrichten van werkzaamheden ten bate van de kustverlichting, bebakening en betonning, en ook: de

federale zee- en kustbewaking. Met deze laatste bepaling komt men dus op het terrein van de fiscale en politie-diensten, en grenst men aan het gebied van de oorlogsmarine, welke laatste thans nog Nederlands is maar waarvan men zich geen voorstelling kan maken hoe ze er uit zal zien wanneer het een Federale Marine wordt. En hoe de Federale Schepen Dienst zich zal ontwikkelen onder niet-Nederlandse leiding blijft eveneens een open vraag.

Het valt evenwel buiten het bestek van dit boek, ons hierin te verdiepen. Ons was het er om te doen te laten zien welk hoogst belangrijk werk de Gouvernements Marine voor de ontwikkeling heeft verricht van het eilandenrijk dat tot 1942 één van de gelukkigste en welvarendste gebieden ter wereld was en waarvan de toestand en de toekomst nu zeer ongunstig en onzeker zijn geworden.

Anrooy, A. J. W. van, „Kort Overzicht van den Groei van den Dienst der Scheepvaart (1932).

Boek, „Het Indische Boek der Zee".

Collins, G. E. P., „East Monsoon" (1935).

id., „Makassar Sailing" (1937).

Gijsberti Hodenpijl, I. J. H., „De Werkkring der Nederlandsche Marine" (1868).

Haga, A., „Nederlandsch Nieuw-Guinea en de Papoesche Eilanden" (1884).

Holthuis, B., „Over Zeekabels en het Kabelschip" (1934).

Lorentz, H. A., „Eenige Maanden onder de Papoea's" (1905).

id., „Zwarte Menschen, Witte Bergen" (1913).

Opnemen, „Hydrografisch Opnemen", publicatie Departement van Defensie, Afdeling Hydrografie" (1938).

Steffens, W., „Korte Geschiedenis der Gouvernements Marine", in Ons Zeewezen 1930, 1933.

Stirling, M. W., „The Native Peoples of New Guinea" (1943).

Tijdschrift van het Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap, jg. 1912, '13, '26 en '27.

Wichmann, A., „Nova Guinea" (1909).

Wollaston, A. F. R., „Pygmies and Papuans" (1912).

Zeemansgids Nederlandsch Oost-Indië (1940), publ. Departement van Marine.

„Zuid-West-Nieuw-Guinea-Expeditie" (1908), publ. Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap.

REGISTER VAN SCHEEPSNAMEN EN TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN

„Albatros"

Gebouwd in 1911 bij de Mij. De Schelde te Vlissingen. Was een stalen schip met een houten dubbeling tot boven de waterlijn. Deze houten dubbeling was gekoperd, ten einde het aangroeien tegen te gaan.

De lengte tussen de loodlijnen bedroeg	50	meter
De grootste breedte	9,5	meter
Diepgang	3,1	meter
Waterverplaatsing in tonnen	807	
Machinevermogen in I.P.K.	1151	
Proeftochtvaart	12,3	zeemijl

Dit grote aantal P.K. was nodig daar de „Albatros" en het in 1912 bij dezelfde Mij. gebouwde zusterschip „Zwaluw" erg plomp waren.

„Aldebaran"

In 1913 te Soerabaja op het Marine-Etablissement gebouwd. De hoofdafmetingen waren:

Lengte tussen de loodlijnen	53,4	meter
Breedte	8,23	meter
Diepgang	3	meter
Waterverplaatsing in tonnen	725	
Machinevermogen in I.P.K.	800	
Proeftochtvaart in zeemijlen	12,2	

„Anjer"

Tussen 1874 en 1877 werden te Soerabaja gebouwd de „Anjer" en zijn zusterschepen „Tagal" en „Ternate". De bouwkosten bedroegen ongeveer *f* 235.000.–.

De afmetingen van deze schepen waren:

Lengte over alles	48	meter
Lengte tussen de loodlijnen	42	meter

Breedte	6,5 meter
Breedte over de raderkasten	11,2 meter
Holte	3,5 meter
Diepgang	2,5 meter
Kolenberging	80

Deze raderstoomschepen deden in hoofdzaak dienst op Borneo en in de Molukken.

„Arend"

Bij de Mij. De Schelde in 1879 gebouwd, kwam dit schip in 1880 naar Indië. De hoofdafmetingen waren:

Lengte tussen de loodlijnen	38,4	meter
Wijdte	6,1	meter
Holte	3,51	meter
Hoogte tussendeks	2,03	meter
Machines volgens compound systeem		
Vaart in mijlen	10	mijl
Diepgang vóór	2,67	meter
Diepgang achter	3,23	meter

„Arend"

Werd evenals het zusterschip „Valk" in 1929 te Rotterdam gebouwd voor de opiumdienst in Indië.
De voornaamste afmetingen waren:

Lengte tussen de loodlijnen	70	meter
Breedte	9	meter
Holte in de zij tot hoofddek	4,75	meter
Diepgang	2,81	meter
Waterverplaatsing in tonnen	1011	
Machinevermogen in I.P.K.	3350	
Proeftochtvaart	18 mijl	

Deze dubbelschroefstoomschepen konden 240 ton stookolie meenemen. Bij een dienstvaart van ongeveer 11 mijl per uur was het brandstofgebruik ongeveer 10 ton per etmaal (Actieradius ongeveer 6000 mijl). „Arend" en „Valk" waren uitgerust met een Oertzroer.

„Argus"

In 1868 werd dit schip voor de Bebakening in Indië bij de Nederlandsche Stoomboot Mij. te Feyenoord voor de prijs van *f* 108.840.– gebouwd.
Het werd voorzien van een stoomspil en een laadruim voor de overvoer van 2 ijzeren Herbert bakentonnen van de grootste soort.
Een model van de „Argus" is te zien in het Maritiem Museum te Rotterdam.

„Argus"

De „Argus" en het zusterschip „Cycloop" werden in 1893 gebouwd bij de Mij. De Schelde voor de opiumdienst in Indië. Deze zeer merkwaardige schepen hadden de volgende afmetingen en technische bijzonderheden:

Lengte tussen de loodlijnen	57,4	meter
Breedte	7,03	meter
Diepgang	2,7	meter
Waterverplaatsing in tonnen	436	
Machinevermogen in I.P.K. (Argus) ..	1443	
Machinevermogen in I.P.K. (Cycloop)	1608	
Proeftochtvaart ... 17,2 mijl, Cycloop	17,5 mijl	

Deze enkelschroevige opiumjagers waren uitgerust met een Triple-expansie-machine: 1300 I.P.K. bij 210 omwentelingen per minuut.
Opp. condensor: verkoelend opp. 2320 vierkante duim.
Diameter cilinders 19½ duim, 30 duim, 43 duim.
Stoomschuifbeweging van Stephenson. 1 Luchtpomp diameter 21 duim, slag 8½ duim. 1 Circulatiepomp: waaier 21 duim, uitlaat 10 duim, stoomcylinder 57/16 duim, slag 5 duim. 1 Fan: waaier 5 voet 6 duim.
2 dubbelwerkende voedingpompen. 2 enkelwerkende lenspompen. 1 Ketel: 5 vuren R.O. 71,7 vierkante voet. V.O. 3248 vierkante voet; werkdruk 160 Lbs.

„Bangkalan"

Oorspronkelijk de „Willem van Braam", een sleepboot van het Oost-Java Zouttransport. Werd in 1936 verbouwd tot

hulp-opnemingsvaartuig en onder de naam „Hydrograaf" bij de Gouvernements Marine in dienst gesteld. Aangezien er in Holland reeds een „Hydrograaf" aanwezig was, herdoopte men het in „Bangkalan".

„Barito"

Een ijzeren raderstoomscheepje van 35 P.K., zusterscheepje van de „Tjinrana". Ze waren ontworpen door „Feyenoord" en door de firma Van Vlissingen te Amsterdam. Op de werf te Soerabaja werden ze in elkaar gezet. Ze waren bestemd voor de vaart op de rivieren en liepen 7 mijl.

„Barito"

Een opvolger van de eerstgenoemde, ook een rivierraderstomer, deed in de negentiger jaren eveneens dienst te Bandjermasin.

„Bellatrix"

Tussen 1914 en 1918 werden in Nederland gebouwd de „Bellatrix", „Canopus", „Deneb" en „Gemma". Ze waren ongeveer 75 cm breder dan de „Aldebaran", maar overigens van dezelfde afmetingen.

„Bennett"

Een houten raderscheepje van 30 P.K. Dit vaartuig was gebouwd te Lassem in 1856. Op de werf te Soerabaja waren de machines geplaatst. De „Bennett" kon niet meer dan 7 ton kolen bergen, voldoende om 36 uur achtereen te varen, waarbij dan 200 mijl afgelegd kon worden.

„Berouw"

Tussen 1878 en 1880 werden te Soerabaja de rivierscheepjes „Berouw", „Singkawang", „Sampit", „Koetei", „Indragiri" en „Djambi" vervaardigd. Het waren houten raderscheepjes van 30 P.K., die ook voor de dienst bui-

tengaats zeer goed bruikbaar waren en daar dan ook dienst deden.

„Bogor"

Ter vervanging van de „Bennett" werd in 1863 het houten raderstoomschip „Bogor" aangekocht. Bij aankoop droeg het de naam „Tjipinang". In 1873 werd te Soerabaja een nieuwe „Bogor" gebouwd, van ongeveer dezelfde afmetingen als de oude, die toen afgekeurd was.

„Boni"

IJzeren raderstoomschip van 70 P.K. In 1855 te Liverpool ontworpen en te Sydney in elkaar gezet. Het kreeg de naam „Leichardt", was 37 meter lang en 690 ton groot. Het schip behoorde aan de „Australasian Steam Navigation Company" en werd in 1857 door het Ned. Ind. Gouvernement overgenomen voor *f* 84.000.–. Na niet minder dan 39 jaren in Indië gevaren te hebben, werd het schip in 1894 te Bandjermasin verkocht.

„Brak"

In 1899 en 1900 werden voor de Recherchedienst in het Gewest Atjeh uitgezonden de „Brak", „Dog", „Hazenwind" en „Spits".
Gecontracteerd voor 10 jaren, heeft de Gouvernements Marine nog heel wat langer gebruik gemaakt van deze handige, kleine maar zeer goede zeescheepjes.

„Bronbeek"

In 1862 werden te Dassoon (Rembang, Noordkust Java) de houten raderstoomschepen „Bronbeek" en „Dassoon" gebouwd. Het waren schepen met een vermogen van 80 P.K. Bij 24 omw. per minuut maakten de schepen 7½ mijl per uur. Ze waren uitgerust met schoenertuig.

„Canopus"

Zie „Bellatrix".

„Castor"

Het eerste motorschip van de Bebakening en Kustverlichting. De „Castor" werd te Soerabaja gebouwd en in 1915 in dienst gesteld. Het schip was 53,8 meter lang en had een diepgang van 3,4 meter.

„Ceram"

Oorspronkelijk flottieljevaartuig van de Kon. Marine, werd gebouwd in 1887 te Vlissingen. De lengte bedroeg 46,4 meter, de breedte 7,80 meter, diepgang 3,4 meter, waterverplaatsing 566 ton en een machinevermogen van 804 I.P.K.

„Cheribon"

Werd in 1878 te Renfrew bij Londen gebouwd. De lengte bedroeg 48 meter, de breedte 9 meter, diepgang 4 meter. De kolenberging bedroeg 35 ton. Bij een vaart van 7 mijl per uur was het kolenverbruik 9 ton per etmaal.

„Condor"

Kwam in 1886 naar Indië. (Zie voor bijzonderheden onder „Arend" welke in 1879 gebouwd werd.)

„Cycloop"

Zie onder „Argus" (opiumjager).

„Dassoon"

Zie onder „Bronbeek".

„Deneb"

Zie onder „Canopus".

„Djambi"

Zie onder „Berouw".

„Dog"

Zie onder „Brak".

„Draak"

Een schroefschoener van 80 P.K. Deze ijzeren schroefschoener werd gebouwd bij de fabriek voor de Marine en het Stoomwezen te Soerabaja en kwam medio 1859 gereed.

„Edi"

Zie onder „Ceram".

„Eridanus"

Werd in 1918 gebouwd op het Marine-Etablissement te Soerabaja. Lengte tussen de loodlijnen 59 meter, breedte 9,3 meter, diepgang 3 meter, waterverplaatsing in tonnen 800, machinevermogen 855 I.P.K. en vaart in zeemijlen op proeftocht 12 mijl.

„Fazant"

Was een stalen schip, in 1896 in Nederland gebouwd en had de volgende afmetingen:

Lengte tussen de loodlijnen	41,8 meter
Breedte	7 meter
Diepgang achter	2,9 meter
Waterverplaatsing in tonnen	420
Machinevermogen in I.P.K. (triple compound)	550
Vaart in mijlen	11

„Fazant"

Motorschip, in 1931 te Soerabaja op het Marine Etablissement gebouwd. De hoofdafmetingen van de „Fazant" waren: lengte tussen de loodlijnen 47.78 meter, breedte 8,40 meter, diepgang 2,88 meter, waterverplaatsing 623,9, machinevermogen in I.P.K. 768, vaart in zeemijlen op proeftocht 12,26.

„Flamingo"

Zie onder „Fazant", doch in plaats van een stalen stoomschip was dit een composite-schip.

„Fomalhaut"

Zie onder „Eridanus". Had echter een houten verdubbeling en een kruisersteven. Op de proeftocht liep de „Fomalhaut" 13,4 mijl.

„Gemma"

Zie onder „Bellatrix". Was echter 8 meter langer.

„Gier"

Zie onder „Cheribon".

„Glatik"

Zie onder „Fazant" (stalen stoomschip).

„Havik"

Zie onder „Condor". Kwam in Augustus 1878 te Batavia aan en was gebouwd bij de firma John Elder & Co. te Glasgow.

„Hazenwind"

Zie onder „Brak".

„Hertog Bernard"

IJzeren driemast-schroefschoener van 170 P.K. In 1851 in Engeland gebouwd. Het schip werd in 1860 aangekocht van de Amsterdamsche Stoomboot Mij. Het had een bemanning van 8 Europeanen en 72 inheemse schepelingen.

„Hoofd-Inspecteur Zeeman"

Werd in 1909 bij de Nederlandsche Scheepsbouw Mij. te Amsterdam gebouwd. De „Zeeman" was 52,7 meter lang, 9 meter breed en had een diepgang van 3,3 meter. De kolenberging bedroeg 120 ton en de dienstvaart 9½ mijl. Hij had een triple expansie machine van 800 P.K.

„Indragiri"

Zie onder „Berouw".

„Java"

Een ijzeren schroefstoomschip van 80 P.K. met schoenertuig en gebouwd in Engeland (Liverpool) in 1854.

„Java"

Zie onder „Ceram". De „Java" was in 1886 te Rotterdam gebouwd en had de volgende afmetingen: lengte 60,4 meter, breedte 9,5 meter, diepgang 4,4 meter, waterverplaatsing 1118 ton, machinevermogen 1021 P.K.

„Kapoeas" I

Was een raderstoomschip van 80 P.K. Ontworpen door de werf „Feyenoord" te Rotterdam, was het in 1860 in elkaar gezet te Soerabaja.

„Kapoeas" II

Was eveneens een raderstoomschip van 80 P.K., te Rotterdam besteld en in 1866 te Soerabaja in elkaar gezet.

„Kediri"

Zie „Cheribon"

„Koetei"

Zie onder „Berouw".

„Kwartel"

Zie onder „Fazant" (stalen stoomschip).

„Lucifer"

Werd in 1887 te Rotterdam gebouwd bij „De Maas". De lengte bedroeg 39,5 meter, de diepgang 3 meter. Het schip kon 60 ton kolen bergen en had een dienstvaart van 10 mijlen.

„Merel"

Zie onder „Fazant" (motorschip).

„Nias"

Zie onder „Ceram".

„Orion"

Met de bouw van dit inspectievaartuig voor de Bebakening en Kustverlichting werd in 1911 een begin gemaakt. 1 Augustus 1912 kwam het in dienst. Het schip had een lengte van 60 meter en een diepgang van 3,9 meter. De beide waterpijpketels werden gestookt met astatki. Met één ketel bedroeg de dienstvaart 12 mijl. De maximum snelheid bedroeg 14,4 mijl.

„Pelikaan"

Zie onder „Flamingo".

„Pharus"

Werd in 1903 te Rotterdam gebouwd. Het schip was 42,4 meter lang en had een diepgang van 3 meter. Het kon 100 ton kolen bergen en had een gashouder van 700 m^3 gas (op 1 atmosfeer).

„Pollux"

Kwam in 1923 te Batavia aan en was gebouwd te Amsterdam. De „Pollux" had een lengte van 58,6 meter en een diepgang van 3,3 meter. Het gasruim kon 800 m^3 gas (op 1 atmosfeer) bevatten.

„Poolster"

Werd eind 1938 op stapel gezet bij de N.V. Droogdok Mij. „Tandjong Priok". De „Poolster" was van het gladdektype met campagne en kort brughuis.
De hoofdafmetingen van het schip waren:

Lengte over alles	74,72 meter
Lengte tussen de loodlijnen	66 meter
Breedte over de spanten	12 meter
Holte in de zijden	4,85 meter

Diepgang in zeewater, volledig uitgerust met 100 ton brandstof, 50 ton waswater, 50 ton drinkwater, 10 ton

victualie, 4 ton smeerolie, 100 ton lading en 60 man bemanning, niet meer dan 3,05 meter. Waterverplaatsing hierbij 1565 ton. Aantal omwentelingen 230–240. Motorvermogen 1600 P.K. Vaart maximaal 12,8 mijl en dienstvaart 11,5 mijl.

„Raaf"

In 1890 gebouwd. Voor bijzonderheden zie onder „Fazant" (stalen schip).

„Reiger"

Werd in 1888 gebouwd, was een gladdekschip van dezelfde afmetingen als de „Raaf".

„Reiger"

Zie „Fazant" (motorschip).

„Rigel"

Werd in 1931 te Amsterdam gebouwd. De hoofdafmetingen van dit schip waren:

Lengte tussen de loodlijnen	67,50 meter
Breedte	11,04 meter
Diepgang	3,06 meter
Waterverplaatsing in tonnen	1631
Machinevermogen in I.P.K.	1453
Vaart in zeemijlen op proeftocht	12,7

De „Rigel" was een dubbelschroef stoomschip.

„Sailoos"

Een klein raderstoomscheepje van 20 P.K. en bestemd voor de riviervaart in Borneo, in Europa besteld en te Soerabaja in elkaar gezet.

„Sampit"

Zie onder „Berouw".

„Siak"

Zie onder „Anjer".

„Singkawang"

Zie onder „Berouw".

„Sirius"

Werd in 1923 te Gorkum gebouwd. Dit stalen schip had de volgende afmetingen:

Lengte tussen de loodlijnen	55,6 meter
Breedte	9,5 meter
Waterverplaatsing in tonnen	936
Machinevermogen in I.P.K.	900
Vaart in zeemijlen op proeftocht	12,5

„Snip"

Zie onder „Brak". Dit schip kwam in 1901 in Indië aan, doch had geen bewapening.

„Soembawa"

Zie onder „Ceram".

„Soerabaja"

Zie onder „Cheribon".

„Sperwer"

Zie onder „Cheribon".

„Speurder"

Werd in 1908 te Singapore gebouwd. Het had de volgende afmetingen:

Lengte tussen de loodlijnen	34,7 meter
Breedte	5,8 meter
Diepgang	2,8 meter
Waterverplaatsing in tonnen	205
Machinevermogen in I.P.K.	316
Proeftochtvaart in mijlen	10,4

„Spits"

Zie onder „Brak".

„Tagal"
Zie onder „Anjer".

„Tamiang"
Een hekwieler welke bij P. Smit Jr. te Rotterdam ontworpen was. Werd in stukken naar Penang (Malakka) verzonden, waar het scheepje in elkaar gezet werd. In 1901 ging de Tamiang over naar de Kon. Marine.

„Tegal"
Zie onder „Cheribon".

„Telegraaf"
„Zie onder „Anjer".

„Telegraaf"
Was in 1899–1900 te Glasgow gebouwd als „Von Podbielski". In 1905 overgenomen door het Ned. Ind. Gouvernement.

De lengte tussen de loodlijnen bedroeg ..	77,7 meter
De grootste breedte	10,7 meter
De holte tot het bovendek	7,2 meter

Het schip had een laadvermogen voor ongeveer 1000 ton kabel.

„Ternate"
Zie „Anjer".

„Tjinrana"
Zie onder „Barito".

„Tjipanas"
Was het eerste stoomschip der Gouvernements Marine, werd in 1851 gebouwd en had een machinevermogen van 20 P.K.

„Tydeman"
Werd in 1916–1918 gebouwd op het Marine-Etablissement te Soerabaja. Het was een dubbelschroefmotorschip van ongeveer 1300 ton.

„Valk"
Zie „Arend" (gebouwd in 1879 te Vlissingen).

„Valk"
Werd in 1903 gebouwd bij de Nederlandsche Scheepsbouw Mij. te Amsterdam en kwam in 1904 in Indië aan. Het was een composite-schip en een voorloper van de „Albatros" en „Zwaluw".

„Valk"
Zie onder „Arend" (opiumjager).

„Van Doorn"
Werd in 1901 gebouwd. Na een korte periode in dienst geweest te zijn in station Merauke (Zuid Nieuw-Guinea), is de „Van Doorn" bij de Hydrografische dienst van de Kon. Marine gebleven tot het jaar 1929.
Daarna kwam de „Van Doorn" bij de Gouv. Marine, eveneens als „opnameschip", tot 1932. Werd daarna afgekeurd. Het had een waterverplaatsing van ± 850 ton. De snelheid bedroeg ± 9 mijl per uur.

„Wachter"
Was in 1884 in Engeland gebouwd. Het had een lengte van 31,7 meter, een breedte van 5,45 meter en een diepgang van 3 meter. Het was ongeveer 250 ton groot.

„Wega"
Zie onder „Sirius".

„Willebrord Snellius".
Werd in 1928 op de werf Feijenoord te Rotterdam gebouwd. Het schip had een waterverplaatsing van ± 1100 ton. Vaart ± 10 mijl.
Begon zijn loopbaan met de oceanografische expeditie in het Oosten van de Archipel in 1929–1930.
Daarna werd de „Snellius" ingedeeld bij de Hydrografische dienst van de K.M., maar kwam kort voor de laatste wereldoorlog bij de G.M. en werd stationsschip te Menado (Noord Celebes).

„Zeeduif"

Zie onder „Fazant" (stalen schip). De „Zwaan" was een composite-schip.

„Zeemeeuw"

Zie onder „Havik".

„Zeemeeuw"

Was een stoomschip met ongeveer dezelfde afmetingen als de „Fazant" (motorschip), en werd in 1926 in dienst gesteld. (Gebouwd op het Marine-Etablissement te Soerabaja.

„Zuiderkruis"

Werd in 1923 bij de Nederlandsche Scheepsbouw Mij. te Amsterdam gebouwd. De afmetingen van de „Zuiderkruis", een dubbelschroefstoonschip, waren:

Lengte over alles van de romp	87,2	meter
Lengte van het schip op de toegelaten lastlijn volgens plan, zonder roer ..	78,25	meter
Lengte tussen de loodlijnen	78,02	meter
Breedte met inbegrip van uitbouwsels	11,25	meter
Berekende diepgang in zeewater	4,30	meter

Bij die diepgang was de waterverplaatsing ongeveer 2637 ton van 1000 kg.

„Zwaan"

Zie onder „Fazant" (stalen schip).

„Zwaluw"

Kwam in 1882 in Indië. (Zie voor bijzonderheden onder „Condor".

„Zwaluw"

Zie onder „Albatros".

GOUVERNEMENTS MARINE

Ranglijst der Gezaghebbers, Officieren en Werktuigkundigen begin 1942

Gezaghebbers:

E. J. Tjerkstra	„Arend", Januari 1942 gepensionneerd
W. van Hoboken	„Willebrord Snellius"
W. Stal	„Pollux"
A. C. Ham	„Bellatrix", December 1941 ziekteverlof
P. J. Bakker	„Castor"
W. C. Tismeer	„Hoofd-Inspecteur Zeeman"
W. F. van Rooy	„Zuiderkruis"
A. Kool	„Valk"
Ch. H. J. Susan	Opleiding Commandant mijnenlegger
C. Hokke	„Sirius". Commandant Bewakingsdienst Straat Soenda
F. J. Somers	Opleiding Commandant mijnenlegger, na pensionnering E. J. Tjerkstra „Arend"
J. J. Neesen	Hoofdkantoor van Scheepvaart
P. W. H. Klerk	„Merel"
G. Kunst	„Poolster"
C. Blok	„Tydeman"
P. J. Frenay	„Gemma"
D. Bennink	„Fomalhaut"
R. Troost	„Eridanus"
T. G. Wayenberg	„Canopus"
A. E. van Berkum	„Wega" (Overleden in kamp te Singapore)
A. H. Alfrink	„Albatros".

1ste-Officieren:

J. H. Verkerk	„Aldebaran" (wd. Gezaghebber)
J. Kooyman	„Sirius"

E. K. van Melle	„Reiger" (wd. Gezaghebber)
L. M. Reiniers	„Hoofd-Inspecteur Zeeman"
L. B. Cramer Bornemann	Verlof in Holland
G. P. Berlijn	„Deneb" (wd. Gezaghebber). Na vernietiging „Deneb" over op „Zuiderkruis"
B. Cornelisse	„Bellatrix" (Na vertrek Gezagh. A. C. Ham, wd. Gezaghebber)
B. F. van de Putte	„Albatros"
Adam	„Willebrord Snellius"
J. van der Werff	Hoofdkantoor van Scheepvaart
G. A. van Gelder	„Tydeman"
G. C. Kooyman	„Wega"
A. Vink	„Poolster"
G. Vogel	„Merel"
F. J. Matthieu	„Gemma"
H. K. J. Lehmann	„Reiger" (Vermist na verlaten schip)
H. N. Sax	„Bangkalan" (wd. Gezaghebber, opnamewerkzaamheden)
P. J. J. Verbrugh	„Castor"
C. H. den Breejen	„Zuiderkruis"
G. B. Valk	„Valk"
J. Platteel	„Pollux"
J. C. W. van der Meer	„Bellatrix"
J. P. J. de Groot	„Arend"
F. C. Backer Dirks	Hoodkantoor van Scheepvaart
J. A. F. Rügebregt	„Fazant"
J. D. Nieborg	„Canopus"
F. Wempe	„Rigel"

2de-Officieren:

J. A. Fenenga	„Fomalhaut"
M. Kremer	„Sirius"
H. J. van der Roest	Mijnenveger „Endeh"
T. W. C. de Vries	„Eridanus"
J. A. Wasch	Mijnenveger

E. Tofohr	Gewestelijk vaartuig „Banggai" (station Padang)
W. J. Walburg	Hoodkantoor van Scheepvaart
P. Hokke	Mijnenveger
W. J. van den Berg	Radiocursus Soerabaja
P. T. Geelhoed	Mijnenveger
J. F. van Doorn	„Zuiderkruis"
A. L. J. Smith	„Albatros"
H. Gulpen	Mijnenveger
J. A. Welcker	„Wega"
A. A. de Vogel	„Fomalhaut"
W. F. K. Bik	Mijnenveger
L. J. P. Asjes	„Tydeman"
J. L. H. Idsinga	„Eridanus"
R. van den Oever	„Arend"
A. Hengeveld	Radiocursus Soerabaja
T. Broekhals	„Arend"
J. P. K. C. Vermeulen	Mijnenveger
J. E. de Wit	Radiocursus Soerabaja
H. Algera	„Willebrord Snellius"
B. J. Gerungan	„Pollux"
M. J. Smit	„Valk"
E. Groen	Mijnenveger
D. H. Poelman	„Rigel" (met „Endeh" getracht uit te wijken)
G. J. van Loopik	Mijnenveger
H. L. W. Kraal	Mijnenveger
C. Kammeyer	Radiocursus Soerabaja
H. J. Penning	„Gemma"
H. Rutgers	„Rigel" (met „Endeh" getracht uit te wijken)
H. Pek	„Fazant"
J. G. Langeveld	„Poolster"
G. D. Raasveldt	Hoofdkantoor van Scheepvaart
W. H. van der Jagt	„Reiger"

De tweede-officier H. H. M. Fuhri was commandant van het Gewestelijk vaartuig „Anna" te Manokwari, Noordkust Nieuw Guinea. Bracht zijn schip tot zinken, waarop hij door de Japanners onthoofd werd.

3de Officieren:

F. Wolterbeek	„Arend"
F. L. R. Twijsel	„Arend"
H. J. G. Beets	„Valk"
J. A. Sasse	„Albatros"
C. H. van Hulssen	„Hoofd-Inspecteur Zeeman"
H. Penning	„Fomalhaut"
D. P. C. Fey	„Rigel" (met „Endeh" getracht uit te wijken)
H. E. Nix	„Fazant"
H. C. C. Albracht	„Valk"
J. W. Westhoff	„Zuiderkruis"
H. van Aalderen	„Willebrord Snellius"
C. Hokke	Radiocursus Soerabaja
M. A. Moereels	„Castor"
D. Wempe	Mijnenveger
F. A. de Neyn van Hoogwerff	„Merel"
F. Teunissen	„Castor"
J. A. Thijsse	„Canopus"
W. A. de Jong	Radiocursus Soerabaja
W. Th. Kampschuur	„Poolster"
F. L. Hencke	„Wega"
R. Wagenaar	„Bellatrix"
G. Borghstijn	„Merel"
K. F. Fender	„Fomalhaut"
G. van Waart	„Deneb"
J. C. Douglas Broers	„Bellatrix"
V. Lwa	„Hoofd-Inspecteur Zeeman"
R. F. Halkema	„Reiger"
W. van der Sluis	„Zuiderkruis"
C. C. van Elderen	„Bangkalan"
F. J. Kojongian	„Fomalhaut"
A. Lok	„Sirius"
A. G. Lapré	„Pollux"

Aspirant-Officieren

H. J. Lubbe Bakker	„Zuiderkruis"
J. Gravemaker	„Eridanus"

Hoofdwerktuigkundigen:

O. R. Panhuyzen	„Rigel"
K. F. Taschner	„Zuiderkruis"
P. L. van Loon	„Castor"
P. P. E. Aschmoneit	„Sirius"
J. C. Eynwachter	Aanbouw „Regulus" (overleden in Japan)
M. Soemardjo	„Pollux"
F. W. C. E. H. Spalding	„Poolster"
H. Bakker	„Wega"
J. E. van Ellinkhuizen	„Hoofd-Inspecteur Zeeman"
H. F. Waltz	„Gemma"
M. A. Smith	„Wega"
J. L. Th. Nijvenheim	„Merel"
F. H. Carels	„Canopus"
J. H. Bekker	Motordienst Amboina
G. J. Muller	„Reiger"
J. Boompaal	„Bellatrix"
G. J. W. van Dam	„Fazant"
F. J. L. Salomons	„Valk"
M. E. Blondeel Timmerman	„Albatros"
C. J. P. Bot	„Tydeman"
J. F. Jansen	„Arend"
J. C. Goosens	„Fomalhaut"
H. A. Meelhuyzen	„Eridanus"

2de-Werktuigkundigen:

P. J. du Burck	„Hoofd-Inspecteur Zeeman"
J. Waleson	„Bellatrix"
J. Ch. Niessen	„Zuiderkruis"
P. A. Blommaert	„Bangkalan"
W. F. van Langen	„Arend"
D. E. de la Fosse	Hoofd Blaugasfabriek te Soerabaja
R. A. Clark	„Fazant"
A. L. Haccou	„Willebrord Snellius"

H. H. Edeling	Verlof in Holland
F. Nutters	„Pollux"
M. Flohr	„Tydeman"
J. M. Spoel	„Merel"
A. W. Bernecker	„Valk"
S. van Zijtveld	„Deneb"
A. A. F. Rügebregt	Verlof in Holland
J. W. P. Groffen	„Canopus"
G. Gerdingh	Motordienst Pontianak
F. Gerrits	„Eridanus"
A. Gons	„Valk"
J. A. Siegers	„Albatros"
J. P. Persoon	Motordienst Benkalis
M. Bruggeman	„Fomalhaut"
H. van Beugen	„Gemma"
G. C. H. Beaupain	Havenkantoor Samarinda
F. H. Varenkamp	„Valk"
P. van Tilborg	„Wega"
W. von Kriegenbergh	„Reiger"
E. B. van Straalen	„Sirius"
G. Coert	„Reiger"

3de-Werktuigkundigen:

C. Wit	Hoofdkantoor van Scheepvaart
J. K. van Geuns	„Sirius"
F. H. M. Geerligs	Mijnenveger
F. A. Piëtte	„Eridanus"
A. A. van der Capellen	„Arend"
E. L. Werner	Hoofdkantoor van Scheepvaart
T. Ham	„Merel"
J. P. Lattman	„Poolster"
E. A. Padberg	„Merel"
P. A. F. Kleian	„Bellatrix"
H. Th. Schenkhuizen	„Pollux"
M. K. Hilliger	„Gemma"
M. Butteling	„Castor"
J. C. P. M. Breed	„Bellatrix"
D. Hartman	„Bellatrix"

4de-Werktuigkundigen:	In verband met de militairisatie van de Gouvernements Marine zijn de 4de Werktuigkundigen vanaf 2 September 1939 tijdelijk bevorderd tot 3de.
F. W. L. Kaya	„Rigel"
J. L. J. Steenkamp	„Pollux"
E. R. Mierop	„Gemma"
R. G. M. Coesel	Hoofdkantoor van Scheepvaart
G. J. Broekhuizen	„Sirius"
C. A. H. Vosbergen	„Canopus"
M. F. Bargmann	Mijnenveger
J. H. Kokshoorn	„Eridanus"
P. Joosten	„Fazant"
J. A. Altheer	„Hoofd-Inspecteur Zeeman"
J. C. de Vries	„Eridanus"
W. J. Wagener	„Eridanus"
J. Knoop	„Willebrord Snellius"
P. O. Putuhena	„Arend"
A. Jansen	„Albatros"
Th. E. Hoedt	Hoofdkantoor van Scheepvaart
P. J. Plaatsman	„Deneb"
H. F. W. Monné	„Wega"
J. E. Meeuwse	„Arend"
M. Prins	Hoofdkantoor van Scheepvaart
Ch. Poppenk	„Fomalhaut"
P. Brongers	„Canopus"
A. Wijtman	„Merel"
A. G. F. Rügebregt	„Poolster"
W. R. Flissinger	„Reiger" (Vermist na verlaten schip)
R. A. Westhoff	„Eridanus"
B. C. Sieburgh	„Hoofd-Inspecteur Zeeman"
J. G. Aveling	„Fomalhaut"
G. L. Rückert	Hoofdkantoor van Scheepvaart
W. H. Koomans	„Deneb" (Gedood bij aanval van Japanse vliegtuigen)
R. L. van der Horst	„Bellatrix"
V. L. Barthelemy	„Zuiderkruis"

A. B. G. Waller Diemont	„Castor"
S. G. Carels	„Deneb"
J. W. Adriaans	Hoofdkantoor van Scheepvaart
B. N. A. Kool	„Fomalhaut"
G. A. Matheron	„Merel"
J. E. Wijnmalen	„Endeh" (mijnenveger)
I. van Delden	„Zuiderkruis"
W. Birfelder	Mijnenveger
Ch. A. Winser	„Valk"
F. A. de Vries	„Albatros"
C. W. Groskamp	„Pollux"
M. J. Ch. Siau van Leeuwen	Mijnenveger
P. C. Riekerk	„Sirius"
J. P. Hertog	„Arend"
Raden Abdoerachman	„Zuiderkruis"

4.75 8806